$ 2

Nº 320

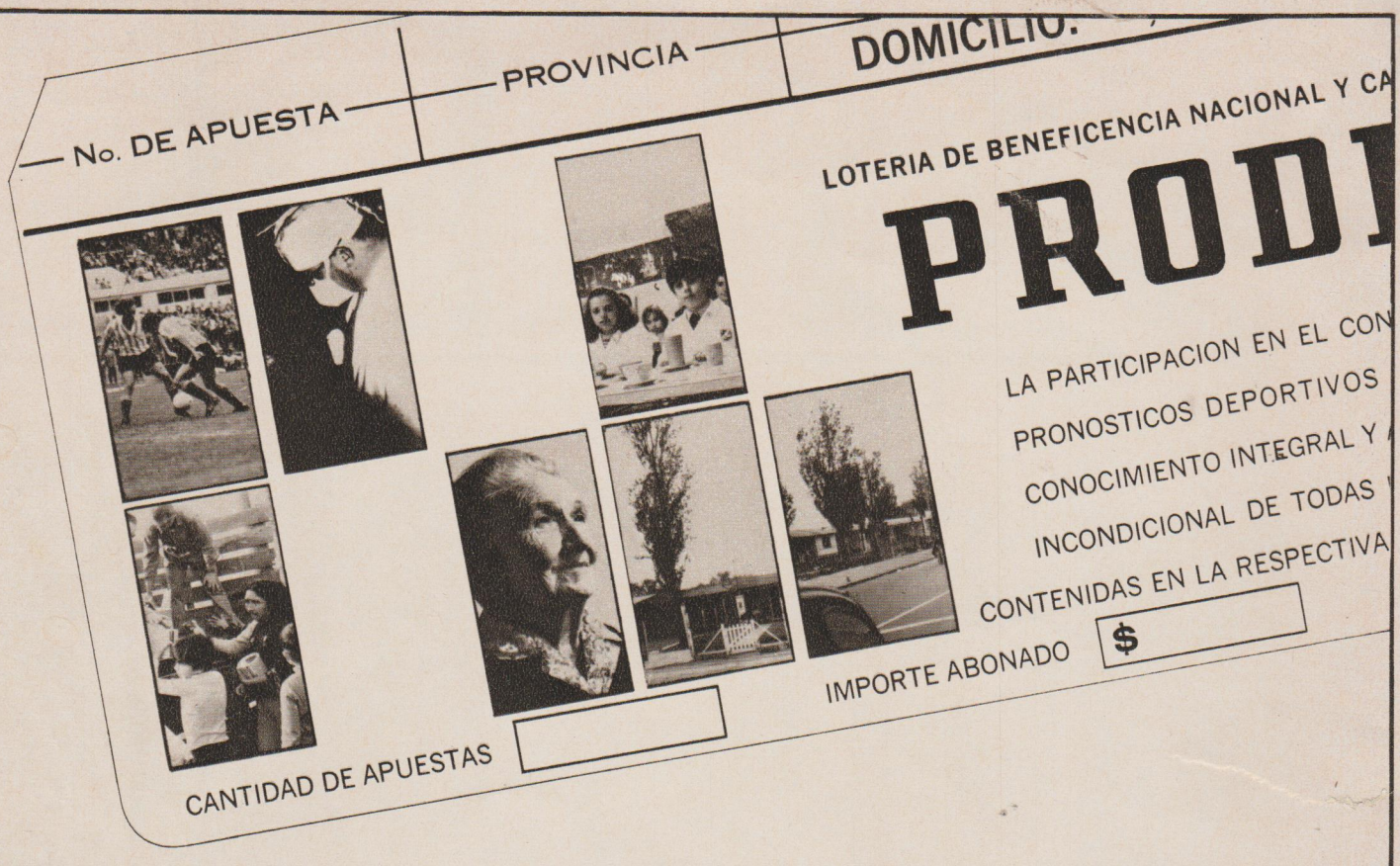
CORSA

COMO PREPARAR UN 504 TN

BELGICA - LAS FLORES - CRYSTAL PALACE - PAN DE AZUCAR

Del 6 al 12 de junio de 1972

132.. UN NUEVO FIAT ITALIANO



Distribución básica del PRODE

LEY Nº 19.336 – EJERCICIO 1972

(Previa deducción del 10 % para el INSTITUTO NACIONAL DE SERVICIOS SOCIALES PARA JUBILADOS Y PENSIONADOS, establecido por la Ley Nº 19.332)

40% **SALUD** – Apoyo a la atención de comedores escolares y nutrición preescolar en todo el ámbito del país. – Programas regulares y permanentes de vacunación masiva de la población (antipoliomielítica, antisarampionosa y otras necesarias). – Complementación de programas de salud en el interior del país – Complementación de equipamientos y obras básicas de atención hospitalaria.

20% **VIVIENDA** – Ampliación y activación de los Planes de Erradicación de Villas y Ranchería en todo el ámbito del país.

20% **SEGURIDAD SOCIAL** – Ampliación de beneficiarios por pensiones graciables y a la vejez en todo el país, tendiendo a la cobertura social de los numerosos casos de personas que no están en condiciones de jubilarse por falta de documentación y aportes.

10% **PROMOCION Y ASISTENCIA SOCIAL** – Ampliación, activación, implementación técnica y desarrollo en todo el ámbito del país, de la construcción de viviendas económicas por el sistema de ESFUERZO PROPIO Y AYUDA MUTUA (E.P.A.M.). – Apoyo a programas de comunidades en el interior del país (obras centros vecinales, albergues escolares, talleres artesanales, equipamientos agrícolas, capacitación técnica laboral, refacciones de escuelas, etc.). – Apoyo a programas de promoción social e integración de comunidades aborígenes. – Complementación de programas de asistencia y desarrollo social de áreas de frontera.

5% **DEPORTES** – Apoyo a programas de promoción del deporte aficionado. (como incremento del 50 % del producido de Casinos - Ley 19.037)

3% **CAMPEONATO MUNDIAL DE FUTBOL DE 1978** – (Ley Nº 19.468 y Decreto Nº 489/72).

2% **CONATON** – Apoyo y establecimiento de Centros de Atención y Reeducación Social de Drogadictos. – Apoyo a programas de acciones de prevención y asistencia contra la drogadicción.

MBS **MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL**

LOTERIA DE BENEFICENCIA NACIONAL Y CASINOS

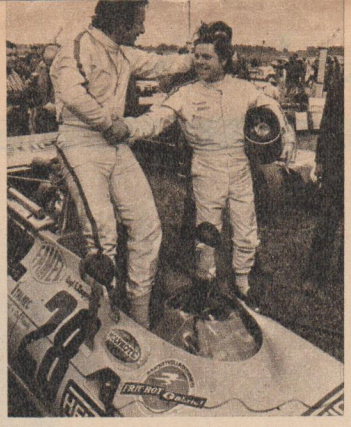
Téiam

La vida es Levi's!

Otoño-Invierno. Knit Sarga. Levi's Cord. Nuvos. Fustagno. Knit Saint Tropez.
Nov Yarns. Brushed Denim. Cuero Gamuzado. Blue Levi's.

Levi's®

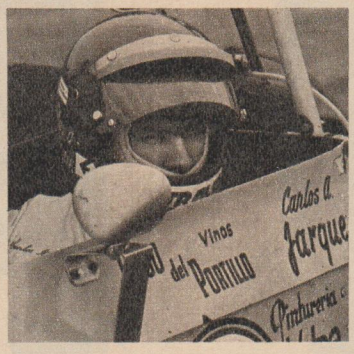
M. A. EL



F.1 F.2 Y F.4 EN SHOW DE

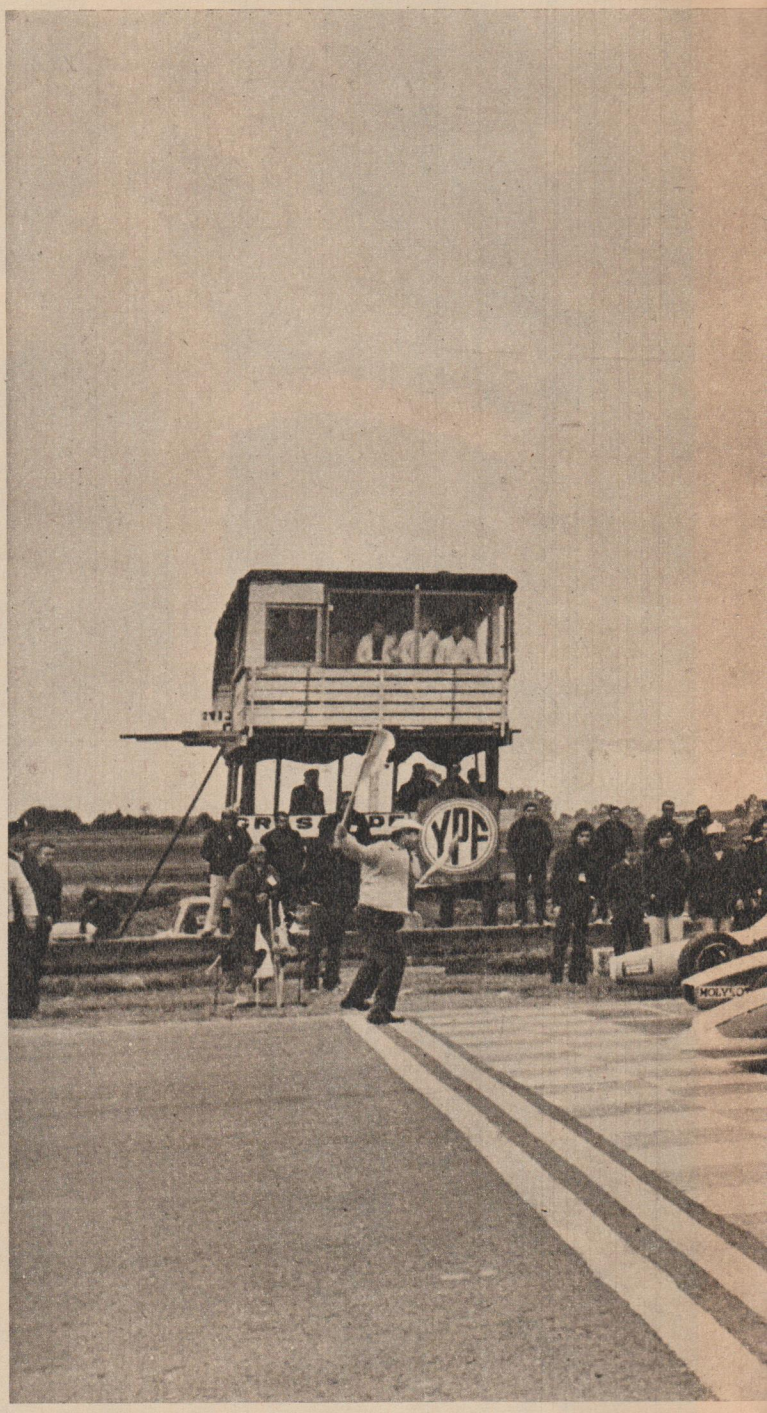
Monguzzi-García: el saludo.

López: al final, solo.



Jarque: contundente.

Una verdadera fiesta de los monoplazas fue la reunión del domingo en Las Flores. Monguzzi llevó al triunfo al Pianetto - Dodge nuevamente; Cocho López quebró la mala racha de Peugeot en F-2, en tanto que Carlos Jarque arrasó con sus adversarios en F-4. Una buena idea concretada en un buen espectáculo.

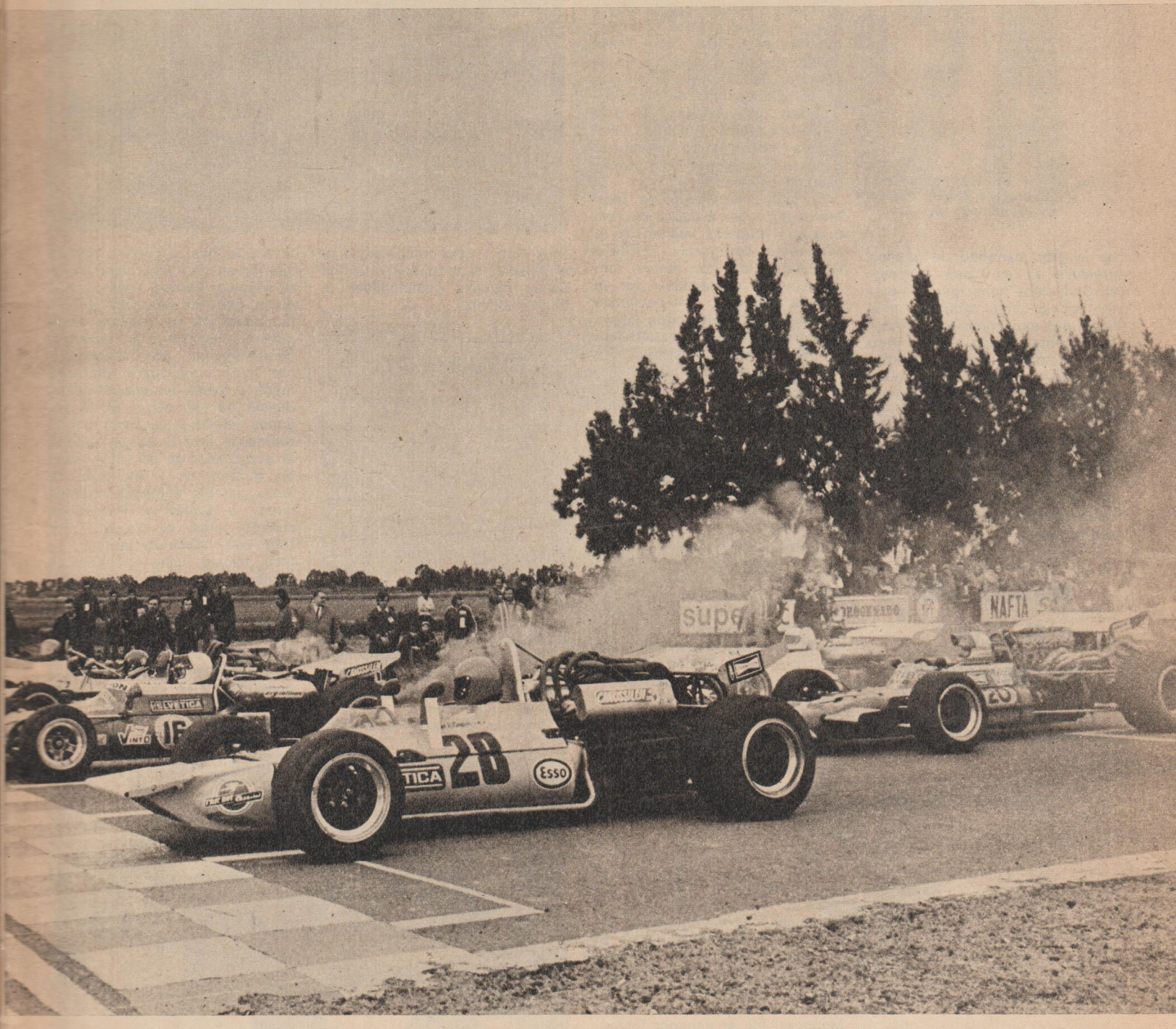


Un show reservado pura y exclusivamente para monoplazas fue una idea que siempre rondó por la cabeza de muchos dirigentes. Por varias causas jamás pudo llevarse a cabo y recién ahora nos damos cuenta de lo que hemos perdido. La idea es estupenda y en Las Flores, el domingo pasado pudo comprobarse. Tres carreras desgranadas en respectivas series, lucha a montones, mucho espectáculo para un público que el automovilismo necesita volver a ganar. Terminada una serie de F4 y sobre el pucho se largaba una de F2 y así sucesivamente. Siete series, en general calificables como muy buenas, todo bien organizado, más o menos a horario... ¿para qué pedir más? Algo que hace mucho tiempo no se veía en nuestro automovilismo.

Que F4 es una categoría hecha y derecha, eso nadie lo duda. Pero tanto F1 como F2

LAS FLORES
LOS MONOPOSTOS

POR JULIO PEREZ BALBI y CARLOS CRUZ NEIRA
FOTOS DE CARLOS FELIPE AGUSTIN

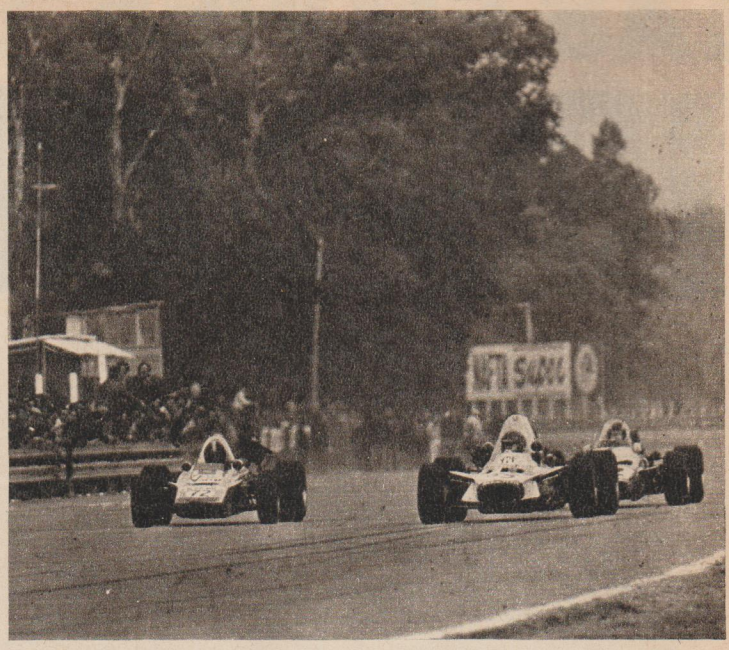


(que hasta hace poco no lo eran) están en la ascendente. En F1 Di Palma no corre tan tranquilo como antes y en F2 ya no se puede presagiar un ganador sin pensarla un buen rato y chingarle de medio a medio a pesar de todo. Quizá estos programas impregnados de monoplazas no se organizaron antes porque tanto F1 como F2 no saldrían muy bien parados ante la F4; quizá por el espectáculo que las dos categorías mayores pudiesen ofrecer no salvaría de ninguna manera la inversión per capita del espectador —entiéndase entrada— que tendría que ser muy alta teniendo en cuenta los premios a repartir por el ente organizador.

Pero en honor a la verdad la realidad es otra y no hay muchas vueltas que darle: llevar algo así como 80 autos (esa cifra es la de inscriptos sumados de las tres categorías) y repartir más de $ 10.000.000 en premios es una inversión muy riesgosa para cualquier club. En Las Flores se otorgaron casi once millones de pesos en premios y se gastaron unos cuatro o cinco más en concepto de organización. YPF aportó la mitad de los premios pero a pesar

→

M. A., F.1, F. 2 EN LAS FLORES



Lo mejor de F.2 Passadore, Ferrari y Cocho López en el pelotón de punta.

de la gran cantidad de público presente el Las Flores Automóvil Club debe haber perdido plata. Por lo tanto todo fue muy lindo, una muy buena idea y magníficamente llevada a cabo pero desgraciadamente no se repetirá en forma muy seguida ya que los montos necesarios de circulante son muy altos. Por más que YPF ponga lo suyo, la otra mitad está a cargo del club organizador y es muy difícil que se recaude tanto como para salvarlos (cinco millones más o menos) además de los costos de organización.

FORMULA UNO: EL NEGRO ES CONSECUENTE

Estupendo el triunfo de Angel Monguzzi. Un mes y pico después de ganar las 500 Millas de Rafaela, sintió consecutivamente el reconfortante cosquilleo de los laureles sobre sus espaldas. Si bien Di Palma y Marito García le dieron muchos dolores de cabeza no hay que olvidar que durante las primeras vueltas les peleó mano a mano y les ganó de la misma forma la primera posición. Después se le saltó la segunda en un viraje y se fue a los tomates... Di Palma tomó la batuta, hasta que rompió un pistón... entonces Marito García, que venía ahicito nomás se agenció de la primera posición. Al pupilo de Joseph tampoco le duró mucho la cosa: una válvula degollada lo dejó en cinco cilindros. Entonces fue cuando Monguzzi ganó la primera serie y prácticamente la carrera.

Marito García: el más veloz pero sin suerte.

Lo más interesante de todo fueron sin lugar a dudas las tres o cuatro primeras vueltas de la serie entre Monguzzi , Marito y Di Palma. Corrieron juntos, rueda a rueda, jugándose por la cuerda más de lo que podíamos suponer. De este corto triple sprint podemos desprender que: 1º) F1 progresa mucho. Ahora hay varios autos que pueden hacerle la guerra a Di Palma. 2º) Di Palma parece no tener ni los HP ni la confiabilidad mecánica de años anteriores, ello se debe —en parte— a que está más exigido que antes. A Di Palma no le vienen calambres pero a sus motores sí. Ultimamente está parando mucho. 3º) El que gana es el público que goza de muy buen espectáculo. 4º)Marito García tiene el motor más potente pero no el mejor chasis. 5º) Di Palma a la inversa y el Negro Monguzzi mucho de las dos cosas, de chasis y de HP. En cuanto a manejo, en los tres casos ya ha sido todo dicho. Con esos tres ingredientes se originó un excepcional espectáculo que duró tres vueltas pero que conformaron una buena carrera en general y que da mucho que pensar para las próximas carreras de la categoría.

La segunda serie fue para Marito. Salió con el motor armado a los apurones y por el cual nadie daba un perú sobre la clasificación de la serie. Monguzzi lo siguió tranquilo ya que le llevaba una vuelta de ventaja desde la primera batería en la que García además de la rotura de la válvula tuvo que parar por problemas en la cañería de nafta.

Del balance de las dos series Monguzzi fue el ganador lógico, uno de los que mucho había hecho para ganar la carrera y que por ser hombre de Dodge y del clan Bellavigna le vuelve a recordar a la Comisión Deportiva de la marca que no todo es TC en la vida. Ahora el Campeonato se le pone mucho más fácil. Con las 500 Millas que bonifican muy bien y esta competencia en el bolsillo, el cordobés y Dodge tienen muchas posibilidades al título máximo.

FORMULA DOS: PARA COCHO LOPEZ

A sólo quince días del excepcional carrerón de Mendoza, la reunión de los F2 en Las Flores había despertado lógica expectativa. En parte —primera serie— las ansias de profanos y entendedores de solazarse con un buen espectáculo, no fueron defraudadas. Sin embargo, menos autos que en aquella oportunidad hicieron que con los razonables abandonos la segunda batería se acercara al tan temido tedio que hasta no hace mucho caracterizara a las competencias de la fórmula.

En la clasificación había sobresalido Bessia con un tiempo inferior en casi tres segundos a su seguidor Ferrari. Todo parecía dicho, pero sin embargo la vuelta inicial de la **primera serie** mostró a Bessia y a Passadore conjuntamente con Cocho López en la lucha por el liderazgo rueda a rueda. Impensadamente, Bessia se retrasaría en la segunda vuelta y quedaría definitivamente afuera en la tercera, al acompañar en un triple trompo a Guernier y Montore. La lucha parecía entonces circunscirpta a López y Passadore, cuando terció el "tapado" Ferrari que habiendo largado último, escaló hasta encontrar la punta de la madeja. Con Farina —que abandonó con roturas en el motor en la décima vuelta— conformaron un compacto lote de punta.

En la décimotercera vuelta, Passadore pisa aceite y pierde terreno. Cocho y el marplatense Ferrari se turnan en la punta

ACÉRQUESE A LA NUEVA FUERZA

Sea o no afiliado esta es su oportunidad.
Una nueva idea para poder actuar.

Envíe este cupón a Entre Ríos 1222, Capital y recibirá nuestra información.

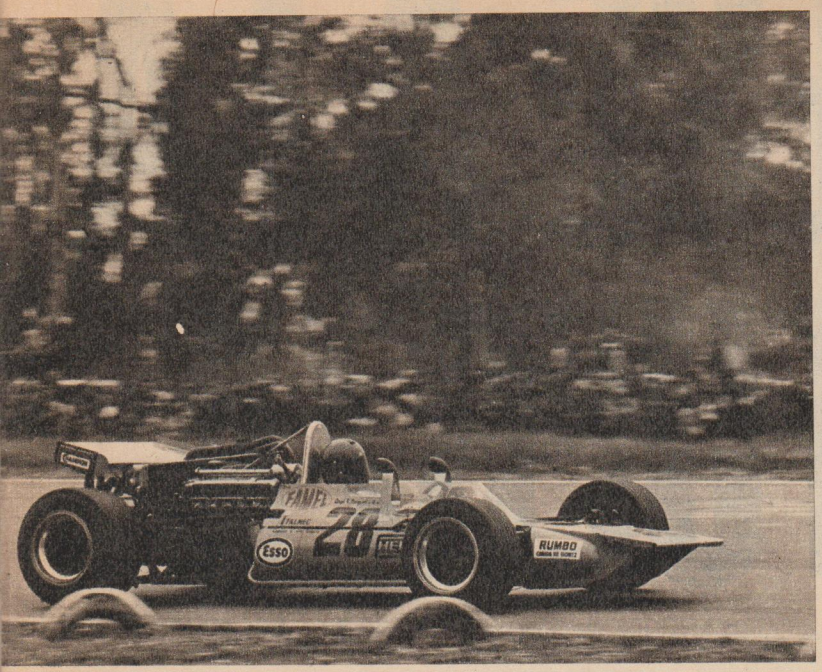
Nombre _____

Dirección _____

Ocupación _____ Edad _____

Loc. _____ Tel. _____

PREPÁRESE PARA GOBERNAR



Ganador y ahora puntero en el campeonato, Angel Monguzzi esta de "liga". El Pianetto-Dodge, lo ayuda.

Reencuentro con el triunfo y quebrando la mala racha de Peugeot en F.2. "Cocho" López necesitaba este triunfo.

Segundo en la batería inicial, Bertolini se vio precisado a abandonar la segunda por pérdida de potencia.

hasta que se baja la bandera a López ya que en la postrer vuelta Ferrari pasa a integrar el paisaje, volviendo a pista muy retrasado. Sin embargo, se da como ganador a Ferrari, ya que se aduce equivocación del encargado de bajar la bandera a cuadros que lo hizo en la vuelta 21 y no en la 20. Discutible la determinación del C.D. pero eso fue lo que quedó en firme en definitiva.

Del resto, el único que se mantuvo en la vuelta del puntero fue Raúl Kissling, ya que el quinto —Guernier— terminó a una vuelta de diferencia. Con lo visto —excelente en algunos pasajes, se esperaba más de la **segunda.** Craso error.

El duelo Cocho López-Ferrari-Kissling-Passadore no se produjo. Ferrari y López se pelearon en las primeras vueltas, hasta que una goma pinchada del marplatense lo llevó a los boxes. Cocho comenzó a distanciarse paulatinamente con Kissling cada vez más lejos y Passadore más retrasado aún. Lo único interesante —ante el arrollador avance del Martos-Peugeot de López— fue constatar si Raúl Kissling le descontaría a Passadore la diferencia que le había sacado el oriental en la serie inicial para arrebatarle así el segundo puesto en la general. Lo consiguió cuando la merma en la velocidad del R 12 se hizo evidente por el desgaste de los botadores.

En definitiva, una carrera que pudo ser excelente se diluyó paulatinamente en un paseo a cargo de Osvaldo López, por propia gravitación del andar de Cocho y por distintas falencias de sus rivales. Pero esto no quita que el nivel de la F2 siga siempre en alza. La próxima —en Paraguay— acercará otro elemento de juicio.

FORMULA CUATRO
REPITIO JARQUE

F4 es aburrida. Siempre lo mismo. Muchos coches. Muchos postulantes a los laureles. Grandes pelotones. Lucha. Suspenso. Blá, blá, blá. Y esta vez en Las Flores la misma historia. Cuarenta y nueve coches, divididos en dos series clasifica-eliminatorias y una final con los treinta mejores tiempos, produjeron lo mejor de la jornada en el aspecto espectacular.

Como se da últimamente, varios "clientes" de Antelo fueron en busca del triunfo (Jarque, Guerra, Almada, Nardi, Satorra) con la cuña interpuesta por el auto (con motor de Maratea) de Chiche Andreetta. Por el lado de Meriggi, las cosas no mejoran, por lo que Stegmann, Faverio, Marielli y Avale se tuvieron que contentar con lo poco que pudieron hacer en parciales aislados.

La **primera serie** fue un duelo constante rueda a rueda entre Andreetta y Satorra, en el que el primero hizo prevalecer sus grandes condiciones de piloto experimentado sobre un Satorra promisorio dueño de un fierro más veloz que el de aquél. Guerra quedó tercero y Luis Toloza —pese a un fuori pista— arrebató por décimas el cuarto lugar a Monllor.

La **segunda serie** fue un monólogo de Jarque. El tandilense se tomó el Andrea Doria y Almada y Nardi pelearon por el segundo lugar sin tregua. Más atrás otra guerra sin cuartel se desataba por el cuarto puesto: Salatino, Marielli, Jara y Massey llegaron en ese orden separados por escasos metros a la meta.

Y ahora sí a vacunarse que chocan los planetas. Treinta locos se preparan para **la final.** Que muestra a Jarque repitiendo lo de la serie. Siempre en la punta del comienzo al final. Seguido primero de Rolando Nardi, Almada, Satorra y Andreetta y luego de un impresionante pelotón de ocho autos compuesto por Faverio, Puerta, Toloza, Guerra, Jara, Marielli, Salatino y Monllor.

Con el correr de las vueltas esta situación se modificó solamente con el avance de Andreetta hasta el segundo lugar, mientras que el resto llegaba tal cual a la línea de llegada, con el "Club de los Ocho" a sus espaldas. Lamentablemente un problema de planillaje impide conocer, por ahora, cuáles fueron las ubicaciones finales de estos últimos.

En resumen: como siempre F4 lo mejor, en una jornada en que los grandes no sirvieron —como es costumbre últimamente— de relleno. Esto habla por sí solo de las otras categorías.

RUEDITAS AL AIRE...

Emilio Bertolini anduvo en la mala. El sábado en las pruebas de clasificación se le prendieron fuego las pastillas de freno. Paró en los boxes con un principio de incendio que fue rápidamente sofocado.

En carrera se quedó en la primera y segunda serie por el mismo problema: el rotor del distribuidor se giraba y el punto de encendido se iba a los caños. Bertolini se presentó con un motor flaco, *"que tira algunas vueltas menos pero es más aguantador y confiable que un gordo. Además, éste es el motor flaco más potente que salió del taller de Berta, a lo sumo tiene 5 HP menos que un gordo..."*, aseguró el mendocino.

Después del triunfo de Monguzzi, Luis Strianese, gerente de la CCCC se salía de la vaina... *"hoy ganamos en Fórmula Uno y el viernes a la noche la carrera de TC de 25 de Mayo"*. El gerente se refería a la reunión del Comité Ejecutivo que también había tenido lugar en Las Flores y que según se rumoreaba había desclasificado a Estéfano, Marincovich, Iglesias y Gradassi, consagrando por lo tanto ganador a Carlos Loeffel, hombre de Dodge.

Al respecto de la desclasificación. Los dirigentes de CADAD con Ricotti a la cabeza se negaron a hacer declaraciones de cualquier tipo. Solamente asegu-

raron que el lunes a primera hora estaría el comunicado oficial a disposición de todo el periodismo.

~

Plá y Marito García charlaban sobre sus respectivos chasis: *"el año que viene vamos a tener que tirarlos, ya no dan más. Los dos tienen dos regias piñas en su curriculum . . .".*

~

Otra vez *Marito García* punteó y también tuvo que resignar la primera posición en la clasificación final. En la primera serie se degolló una válvula y Joseph era de la idea de volverse a casa. Los mecánicos insistieron y cambiaron la válvula. El pistón respectivo había quedado dañado y en la segunda serie hizo que la misma válvula se torciera. A pesar de ello Marito ganó la serie a lo que *Joseph* comentó: *"la primera serie la tendríamos que haber ganado. Todo funcionaba bien pero la válvula no lo quiso. Lo que no entiendo es cómo ganamos la segunda serie, le tiramos todos los fierros así no más y no entiendo cómo aguantó tanta paliza . . .".*

~

Luis Di Palma fue hombre de punta en la primera serie. Duró poco la cosa por rotura de pistón y unas cuantas cositas más. *Nasif Estéfano* se presentó el sábado en las pruebas de clasificación con un Ferrea-F.100. Se dice que no aportaron por la carrera en forma de protesta por la supuesta desclasificación en la carrera de TC. El uruguayo *Jorge Bianchi* y el tucumano *"Andrea"* están a la espera de sendos Berta F-1. Ya entregaron sus respectivas señas y en 60 días estarán de estreno.

~

"Antes que nada le debo el triunfo al Negro Peratán", —contestó *Cocho López* cuando le preguntamos a su juicio cuáles eran los factores que habían desembocado en la conquista del domingo—: *"El trabajo del Negro merecía un premio así".*

~

Un ejemplo de la hospitalidad argentina que avergüenza: el uruguayo *Mico López* no dispuso de alojamiento en Las Flores y su problema no fue resuelto por nadie. Por ello, el bueno de Mico durmió —mejor dicho, intentó dormir— sentado en un rincón de un boliche "dulcemente" arrullado por los *Beatles, Safari* y *Cenizas*, que le llegaban merced a un equipito de 120 Watts de salida. *¡Salta! ¡salta! ¡salta! ¡pequeña langosta! . . .*

~

El chileno Miljenko Karlezi iba a correr un F4 en Las Flores, pero pese a la buena voluntad

de **Crespi** no se pudieron juntar los fierros necesarios por problemitas menores a último momento. El trasandino —ganador en F4 en su país— siguió con interés el espectáculo.

~

Un ácido colega de también colega revista, opinó que el chasis de *Fernando Ferrari* era tan viejo que si llegaba a pegarse inmediatamente tendrían que ponerle al ascendente piloto la vacuna antitetánica, ya que los fierros están todos oxidados.

Según *Passadore*, el problema de botadores que aqueja al R-12 de F-2 que monta en el chasis Lotus, se debería a que el árbol de levas tiene alto valor de alzada y eso produce una especie de rebote de los botadores. En la final el rendimiento del R-12 mermó notablemente por esa causa, que siendo problema de dentición del nuevo motor, sería solucionado para la próxima carrera con la adopción de botadores a rodillo.

~

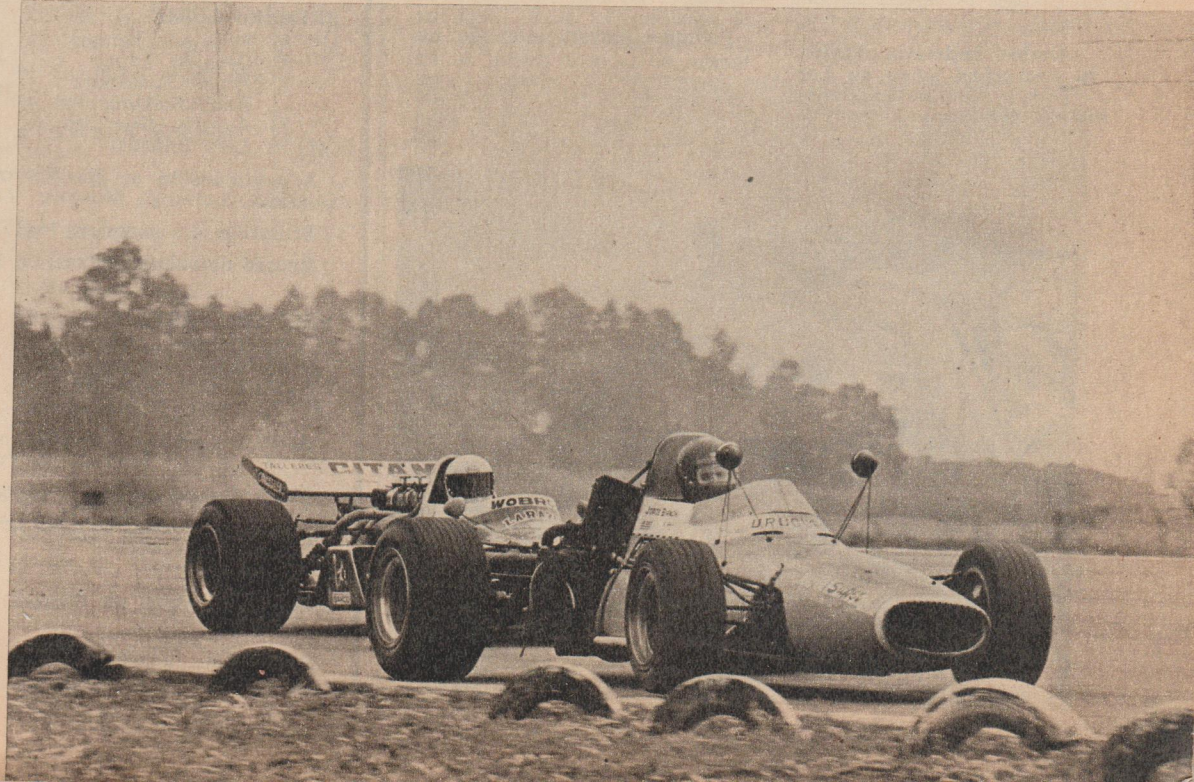
Héctor Farina, el piloto que representa a Pergamino pero promociona a Santiago del Estero, rompió pistón cuando se encontraba peleando el tercer lugar en la primera serie de F2. Exactamente el motor hizo este ruido: **Prrrffctalatraccracacraca.**

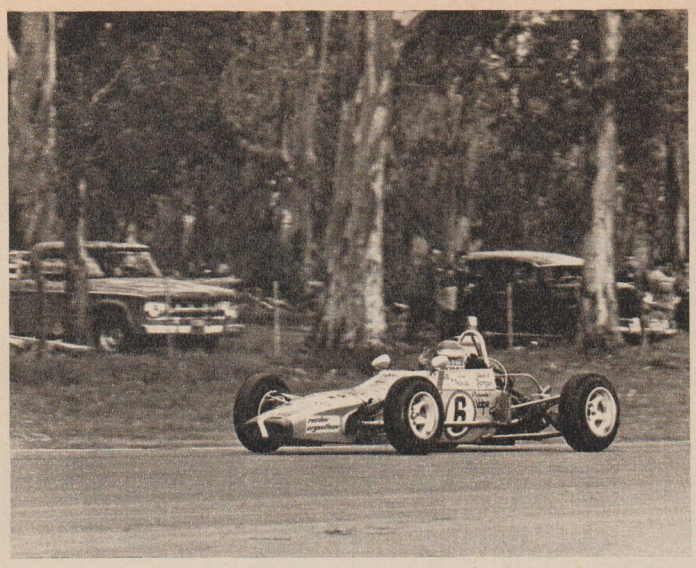
~

"Andrea" terminó su campaña a bordo del viejísimo **Crespi-**

Esto es F.4. Sin comentarios (que no hacen falta acá).

Bianchi —en otra cosa— quedó cuarto con el noble, aunque no muy veloz Crespo-Falcon. Espera un Berta-Tornado ahora.





No se detuvo en detalles. Tanto en la serie como en la final, el tandilense Jarque dominó a full.

Tornado, ya que en la próxima estrenará el Berta. **"De once carreras llegué en diez. Hoy cobramos $ 300.000 y eso es lo importante. Vamos a parar a comer en todos los pueblos, no como a la ida en que hicimos el viaje de un tirón".** ¿Vendrían apurados?...

Raimundo Patat fue víctima de lo que **Raúl Expósito** calificó como error de los organizadores. en el acceso a la pista para disputar la primera serie y no se le permitió el pase. Su padre se apersonó ante el C.D. que autorizó el ingreso, pero desinteligencias entre gente del club, lo volvieron a impedir. Diez minutos después comenzaba la serie sin el entrerriano, que sumido en la consiguiente amargura, comenzaba a liar sus petates.

Carlos Andreetta mostró su proverbial garra en Las Flores. Con su excelente manejo fue segundo en F.4.

Fernando Ferrari, verdadero batacazo en la serie inicial de F2,

FIESTA DE LOS MONOPOSTOS
PREMIO SUPER NAFTA Y.P.F.

Las Flores A. C. — Circuito de 3.694 metros — F.1; F.2; F.4: 4-6-72

CLASIFICACION
FORMULA CUATRO

PRIMERA SERIE

Pos.	Nº	Piloto	Chasis-motor	Tiempo	Vts.
1º	5	Carlos Andreetta	Crespi-Renault	11m38s4	8
2º	109	Modesto Satorra	Crespi-Renault	11m38s6	8
3º	26	Miguel A. Guerra	Crespi-Renault	11m42s3	8
4º	30	Luis Toloza	Crespi-Renault	11m50s1	8
5º	83	Roberto Monllor	Crespi-Renault	11m50s8	8
6º	4	Claudio Abdala	Crespi-Renautl	11m53s6	8

A continuación se clasificaron: Carlos Faverio, Daniel Puerta, Carlos Lustig, Norberto Pastura, Roberto Andújar, todos con ocho vueltas. Con siete giros solamente: Osvaldo Signore y Rafael Punta.

Promedio del ganador: 152,329 kilómetros por hora.

Récord de vuelta: para el 26 de M. A. Guerra (Crespi-Renault) en la sexta vuelta en 1m25s a un promedio de 156,451 km/h.

SEGUNDA SERIE

1º	6	Carlos Jarque	Crespi-Renault	11m22s9	8
2º	22	Rolando Nardi	Crespi Renault	11m37s1	8
3º	21	Ricardo Almada	Crespi-Renault	11m37s3	8
4º	24	Eduardo Salatino	Salatino-Renault	11m46s1	8
5º	20	Raúl Marielli	Crespi-Renault	11m46s4	8
6º	58	Norberto Jara	Crespi-Renault	11m46s8	8

A continuación se clasificaron: Juan Massey, Guillermo Vinuesa, Juan C. Lavenna, Raúl Tántera, Humberto Rodríguez, Osvaldo Menacapelli, Fernando Morón, Osvaldo Avale y Pedro Alvarez.

Promedio del ganador: 155,787 kilómetros por hora.

Récard de vuelta: para el 6 de Carlos Jarque (Crespi-Renault en la 5ª vuelta en 1m24s a 158,314 kilómetros por hora.

SERIE FINAL

1º	6	Carlos Jarque	Crespi-Renault	14m13s	10
2º	5	Carlos Andreetta	Crespi-Renault	14m20s	10
3º	22	Rolando Nardi	Crespi-Renault	14m20s5	10
4º	21	Ricardo Almada	Crespi-Renault	14m21s2	10
5º	109	Modesto Storra	Crespi-Renault	14m25s5	10

NOTA: Las restantes posiciones no fueron brindadas por problemas técnicos de la comisión fiscalizadora.

FORMULA DOS

PRIMERA SERIE

1º	85	Fernando Ferrari	Crespi-Peugeot	26m40s7	20
2º	52	Osvaldo López	Martos-Peugeot	26m41s2	20
3º	72	Pedro Passadore	Lotus-R12	26m59s3	20
4º	73	Raúl Kissling	Rafaela-Fiat	27m35s3	20
5º	74	Agustín Guernier	Bravi-Fiat	s|t	19
6º	76	Luis Bourdet	Rafaela-Fiat	s|t	19

A continuación se clasificaron: Fernando Favergiotti, Carlos González, Domingo Montore. Todos con 17 vueltas.

Promedio del ganador: 166,157 kilómetros por hora.

Récord de vuelta: Ferrari en 1m15s7 a 175,672 de promedio.

SEGUNDA SERIE

1º	52	Osvaldo López	Martos-Peugeot	26m40s8	20
2º	73	Raúl Kissling	Rafaela-Fiat	27m02s5	20
3º	62	Carlos González	Mas'rre-Peugeot	27m07s1	20
4º	72	Pedro Passadore	Lot's-Renault R12	27m46s1	20

A continuación se clasificaron: Augusto Guernier (Bravi-Fiat) con 19 vueltas y Juan Carlos Penta (Bravi-Fiat) con 18 vueltas.

Promedio del ganador: 165,166 kilómetros por hora.

Récord de vuelta: Osvaldo López en la 10ª con 1m17s6 a 171,371 kilómetros por hora.

FINAL (Por suma de tiempos)

1º	52	Osvaldo López	Martos-Peugeot	53m31s5	40
2º	73	Raúl Kissling	Rafaela-Peugeot	54m34s8	40
3º	72	Pedro Passadore	Lotus-Renault 12	54m45s4	40

4º	74	Augusto Guernier	Bravi-Fiat	54m53s9	38
5º	62	Carlos González	Masquerre- Peugeot		37
6º	85	Fernando Ferrari	Crespi-Peugeot		34
7º	68	Juan Carlos Penta	Bravi-Fiat		33
8º	64	Alfredo Pelaia	Rafaela-Fiat		33
9º	57	Domingo Montore	Rafaela-Fiat		32
10º	77	Mico López	Lotus-Renault 12		30
11º	59	Fernando Favergiotti ..	Rafaela-Fiat		26

Promedio del ganador: 165,364 kilómetros por hora.

FORMULA UNO

PRIMERA SERIE

1º	28	Angel Monguzzi	Pianetto-Dodge 6	29m32s	25
2º	27	Emilio Bertolini	Berta-Tornado	30m19s1	25
3º	25	Mauricio García	Trueno-Chevrolet		24
4º	26	Jorge Bianchi	Crespo-Ford Falcon		24
5º	4	Ramón Requejo	Requejo-Chevrolet		23
6º	11	Héctor Prono	Bravi-Tornado		23

Promedio del ganador: 187,618 kilómetros por hora.

Récord de vuelta: Mauricio García en la 11ª: 1m08s3 a 194,705 kilómetros por hora.

SEGUNDA SERIE

1º	25	Mauricio García	Trueno-Chev.	29m34s8	25
2º	28	Angel Monguzzi	Pianetto-Dedge 6	29m42s6	25
3º	11	Héctor Prono	Bravi-Tornado		24
4º	5	Omar Almeida	Albizu-Dodge		24
5º	4	Ramón Requejo	Requejo-Chevrolet		23
6º	26	Jorge Bianchi	Crespo-Ford Falcon		23

Promedio del ganador: 187,322 kms. por hora.

Récord de vuelta: Mauricio García en la 12ª en 1m08s3 a 194,705 kms. por hora.

FINAL (por suma de tiempos)

1º	28	Angel Monguzzi	Pianetto-Dadge-6	59m14s6	50
2º	25	Mauricio García	Trueno-Chevrolet		49
3º	26	Jorge Bianchi	Crespo-Ford Falcon		47
4º	11	Héctor Prono	Bravi-Tornado		47
5º	4	Ramón Requejo	Requejo-Chevrolet		46
6º	5	Omar Almeida	Albizu-Dodge		46
7º	14	"Andrea"	Crespi-Tornado		39
8º	15	Víctor H. Plá	Trueno-Chevrolet		33

Promedio del ganador: 187,059 kms. por hora.

CAMPEONATOS ARGENTINOS

FORMULA CUATRO

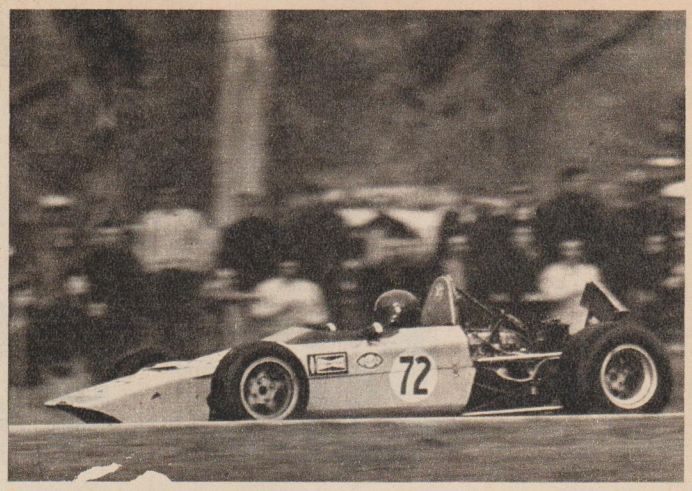
1º	Carlos Jarque 60	7º	Claudio Abdala 6
2º	Miguel A. Guerra 41	7º	Ricardo Almada 6
3º	Rolando Nardi 26	9º	Raúl Marielli 4
3º	Carlos Andreetta 26	10º	Guillermo Stegmann .. 2
5º	Carlos Faverio 12	10º	Antonio Famá 2
6º	Jorge Balangione 8	10º	Modesto Satorra 2

FORMULA DOS

1º	Osvaldo Bessia 27	8º	Fernando Ferrari 7
2º	Raúl Kissling 24	9º	Raimundo Patat (h) ... 6
3º	Pedro Passadore 23	10º	Augusto Guernier 4
4º	Osvaldo López 22	10º	Raúl Expósito 4
5º	Héctor Farina 16	12º	Luis Bouret 2
6º	Fernando Favergioti ... 10	12º	José L. Gallo 2
7º	Carlos González 8	13º	Rubén Bulla 1

FORMULA UNO

1º	Angel Monguzzi 55	7º	Mauricio García 15
2º	Víctor H. Plá 39	8º	Jorge Bianchi 8
3º	Luis Di Palma 26	8º	Omar Almeida 8
3º	Héctor Prono 26	10º	Daniel Sancho 5
5º	Daniel Favre 21	10º	Carlos Andreetta 5
6º	Ramón Requejo 19	12º	Roberto Carubia 2



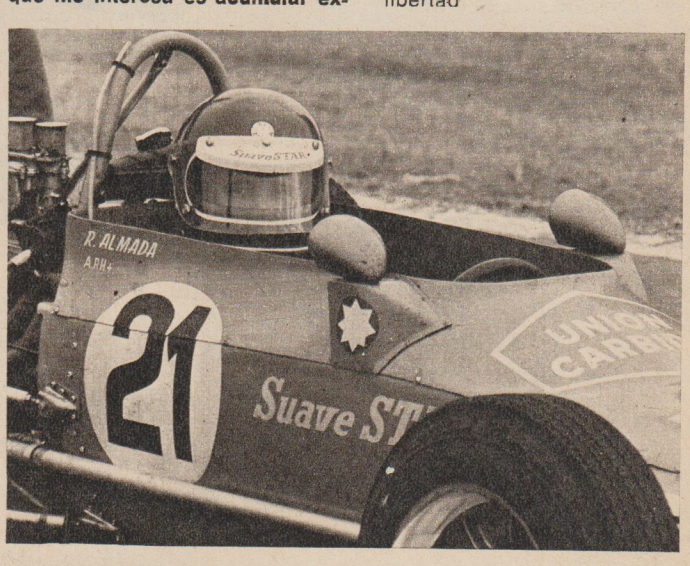
Los botadores le jugaron otra mala pasada a Pedrito Passadore. En la suma, Kissling le arrebató el segundo lugar.

tiene 25 años y es de Mar del Plata. Como antecedente registra 3 carreras de F4 en 1969, una de F2 en 1971 (Autódromo) y tres más en 1972. En Uruguay estuvo punteando hasta que abandonó. Corre con la mecánica de **Marín** al igual que su coequiper **Lorenzani.** Ahora con el motor de **Alberto Gómez** —el que ganó el concurso Peugeot de preparadores— en su viejo chasis Crespi, está para cualquier cosa. Sin embargo, piloto y motor, merecen un engarce más adecuado.

Juan Carlos Penta, el campeón zonal de Turismo santafesino, debutó en F2 con el coche del equipo **Bravi Competición.** A falta de gomas el auto —mecánica del propio Penta— fue calzado con neumáticos "comunardo". En la primera serie se rompió la polea de la bomba de agua. **"Pese al resultado, lo que me interesa es acumular experiencia",** dijo el santafesino. En cuanto tengan gomas, también entrará en juego su coequiper Carubia.

El 18 de junio **Fórmula 2 y Asociados** llevará la troupe a Paraguay donde se realizará una carrera en **Ara Tiri.** De quince a veinte autos seleccionados por ranking y antecedentes internacionales, tendrán la responsabilidad de demostrar el poderío de la categoría en el país guaraní.

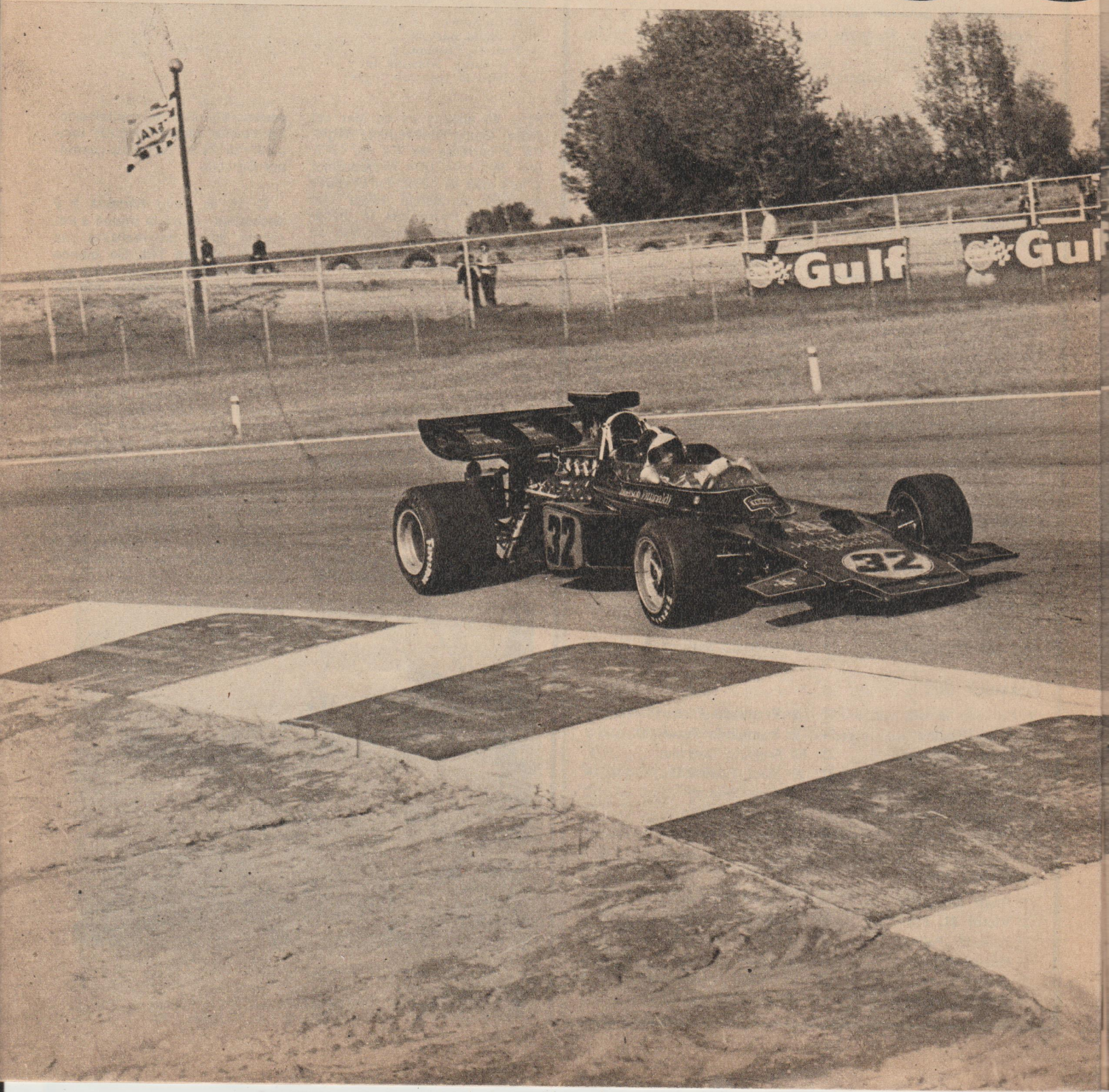
Por una discusión en un restaurante de Las Flores que pretendió precio abusivo por mísera vianda, fueron en "galera" pintorescos rosarinos integrantes del equipo de Sancho. También en la bolada cayó Almeyra que no tenía mucho que ver (pero que al parecer no selecciona sus compañías). Luego de algunas horas de calabozo, fueron puestos en libertad



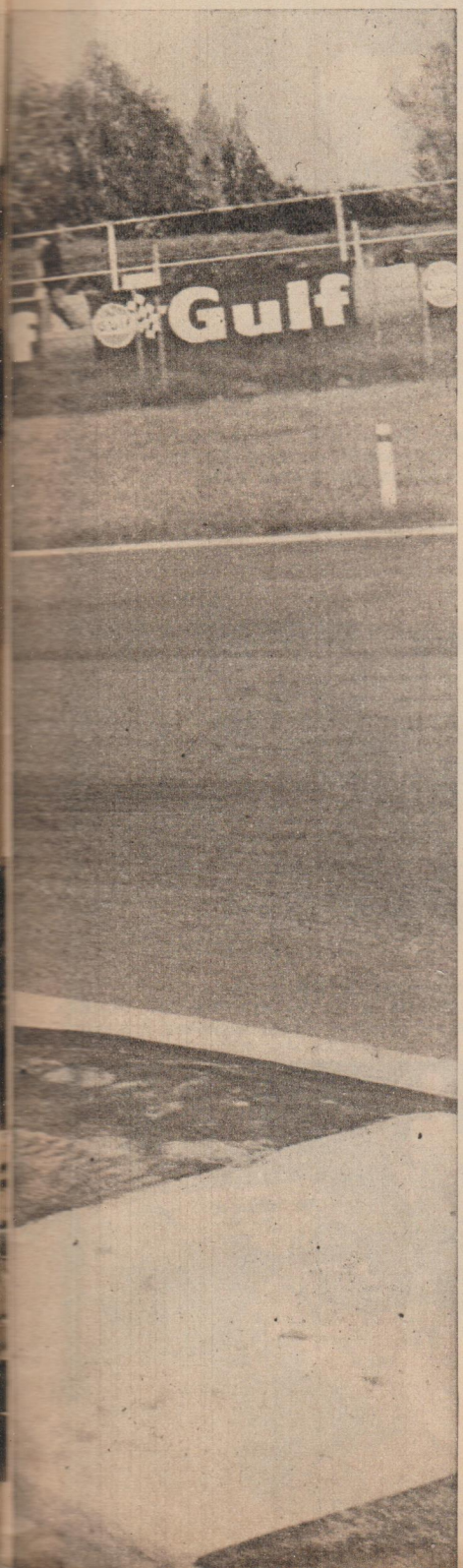
Ya definitivamente entre los pilotos de punta, Ricardo "Estrella Suave" Almada.

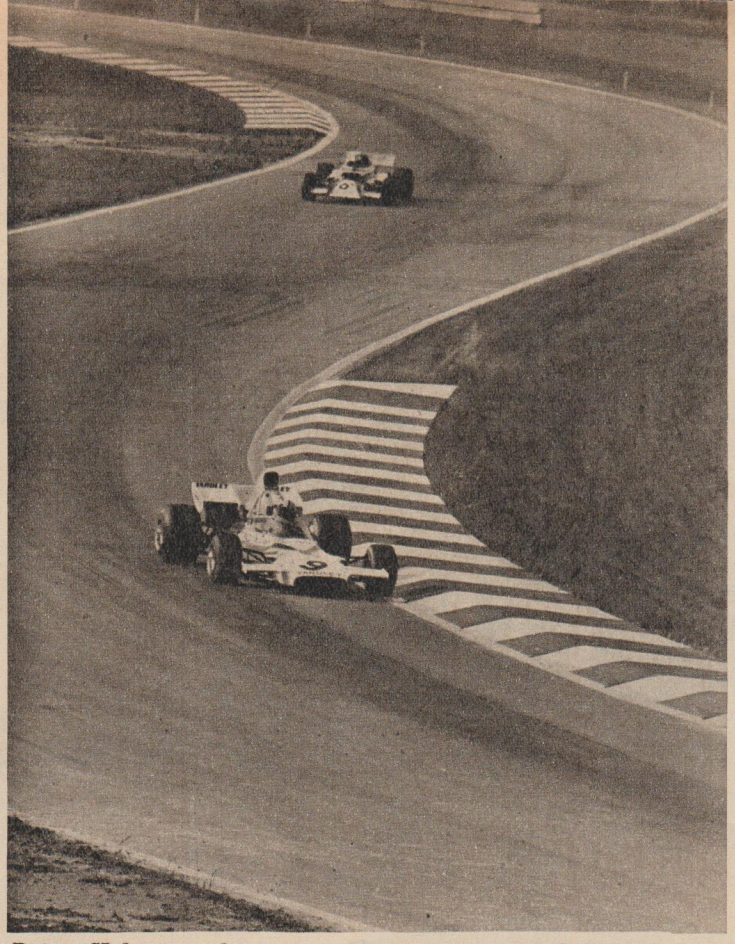
GANANDO EL GRAN PREMIO DE BELGICA...

FITTIPA
SE CORTO S



ALDI SOLO



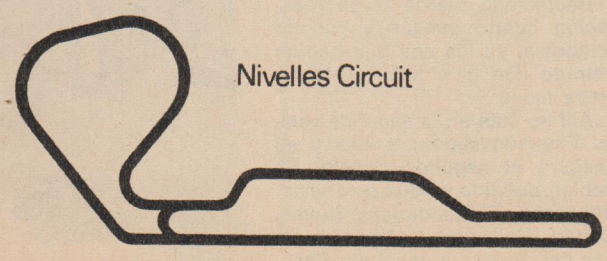


Denny Hulme es ahora segundo solo en el campeonato mundial. Vemos en la foto la amplitud del nuevo circuito belga, catalogado como muy seguro por los pilotos.

Luego de su detonante triunfo en el nuevo circuito de Nivelles, Emerson Fittipaldi puntea cómodo el Campeonato Mundial de Conductores. Segundo fue Cevert quien no tuvo esta vez a su coequiper Jakie Stewart por sufrir éste de una úlcera al duodeno. Reutemann, sin suerte

ORDEN DE LARGADA
(Starting Grid)

Denny Hulme (1m 11s 80.100)	Clay Regazzoni (1m 11s 58|100)	Emerson Fittipaldi (1m 11s 43|100)
François Cevert (1m 11s 93|100)	Jacky Ickx (1m 11s 84|100)	
Mike Hailwood 1m 12s 35|100)	Peter Revson (1m 12s 19|100)	Jean P. Beltoise (1m 12s 10|100)
Andrea de Adamich (1m 12s 54|100)	Carlos Reutemann (1m 12s 50|100)	
Cris Amon (1m 12s 80|100)	Dave Walker (1m 12s 76|100)	Carlos Pace (1m 12s 64|100)
Howden Ganley (1m 13s 01|100)	Ronnie Peterson (1m 13s 00|100)	
Wilson Fittipaldi (1m 13s 20|100)	Peter Gethin (1m 13s 15|100)	Graham Hill (1m 13s 10|100)
Rolf Stommelen (1m 13s 43|100)	Henri Pescarolo (1m 13s 40|100)	
Helmuth Marko (1m 14s 10|100)	Mike Beuttler (1m 13s 70|100)	Tim Schenken (1m 13s 60|100)
Niki Lauda (1m 16s 50|100)	Nanni Galli (1m 14s 60|100)	



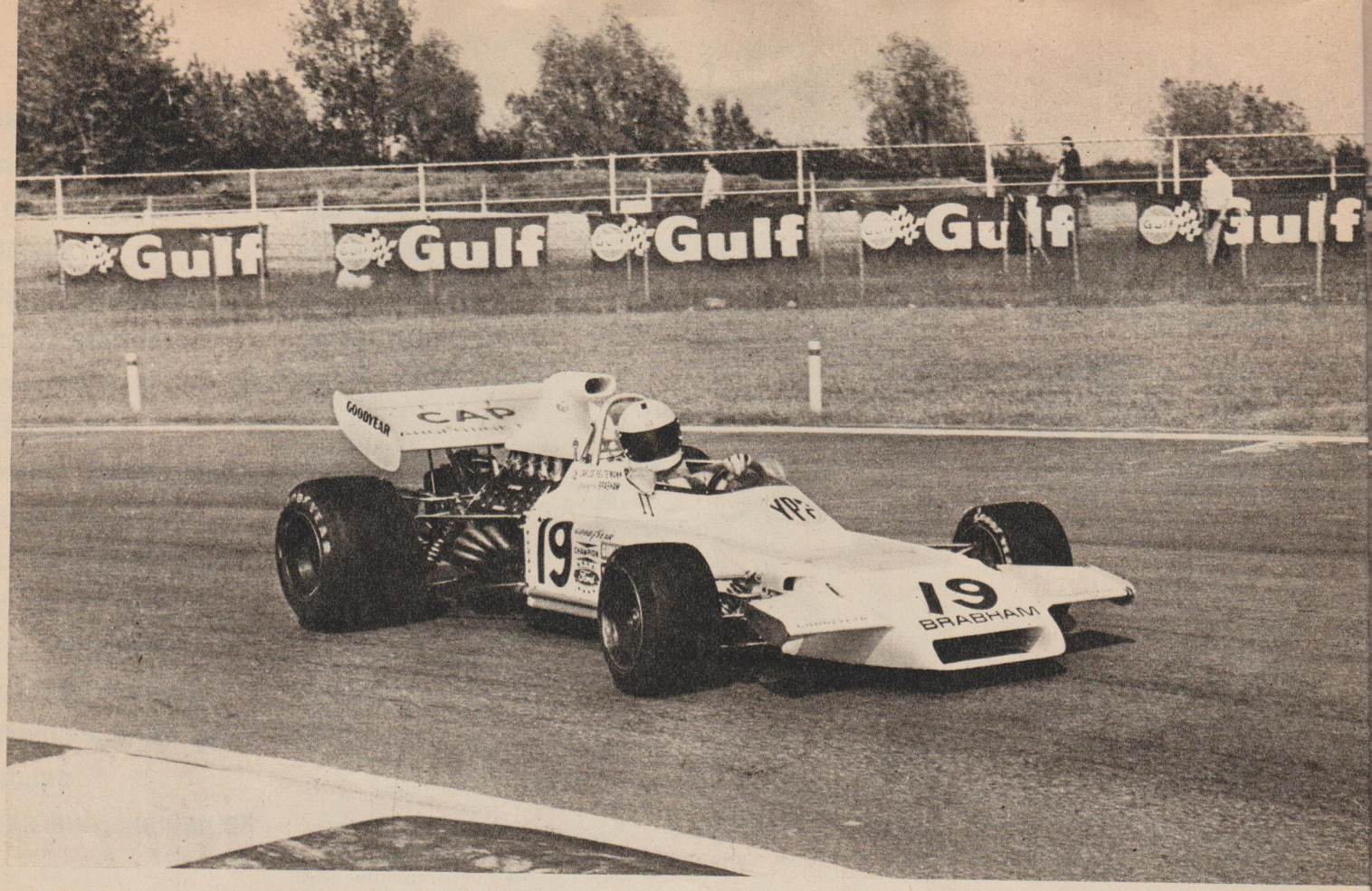
El domingo en Nivelles —Bélgica— se produjo el retorno de Lole Reutemann a la Fórmula Uno. Perseguido por una mala racha que en Crystal Palace (reingreso a la F-2) determinó la rotura del pulgar derecho, esta vez tuvo una seguidilla de percances mecánicos que lo dejaron en mínimas condiciones de lucha por los puestos de punta.

Sonreído, en cambio por las musas, Emerson Fittipaldi se destaca semana tras semana como el candidatazo para el trofeo máximo anual de la categoría tope. El y su Lotus configuran un dúo difícil de desbancar. Así, a esta altura de la temporada ha alcanzado una posición en el puntaje por el trofeo bastante alejada de su inmediato perseguidor: Denny Hulme.

Ellos dos justamente (Fttipaldi-Lotus 72), dieron la pauta de su superioridad desde las primeras pruebas clasificatorias del día viernes. Y, como estaba previsto, fueron a la postre los brillantes ganadores del 30º Gran Premio de Bélgica. Emerson recorrió los 85 giros del circuito: 3.724 metros en 1h 44m 06s 7 a 182, 423 km/h. y aventajó al segundo, Cevert, por 27 segundos.

Mucho más atrás llegó esta vez Lole. Sin otro motivo más claro que el retraso producido por las dos veces que tuvo que ingresar a boxes. Allí perdió 4 vueltas con lo que todas sus posibilidades quedaron nulas. Amon, que viajaba tercero, troncó sus posibilidades ocho vueltas antes de finalizar la carrera

→



Lole Reutemann estrenó sin suerte el nuevo Brabham BT 37. Cuatro vueltas perdidas lo relegaron desde el principio. Al cabo de la carrera sintió el esfuerzo en la pierna curada.

cuando también ingresó a los boxes para cargar nafta.

Bernie Ecclestone llevó un Brabham BT 34 para Wilsinho Fittipaldi, un BT 37 para Graham Hill y el otro —más nuevecito— para Lole Reutemann. El hermanito de Emerson se encargó de explotar el motor —sin que él tuviera participación en la desgracia— y éste, cómo los que equipaban a los otros dos coches eran Cosworth de la serie 12.

Para Cevert, Tyrrell utilizó el mismo chasis que le defiende el bolsillo desde el principio de la Temporada. Jackie Stewart no estuvo porque lo afecta una considerable úlcera al duodeno.

La primera sesión de entrenamientos fue el viernes y con un sol pocas veces visto estas últimas semanas en estas latitudes. A hora tan temprana ya se perfilaba la mala racha de Lole: frente a los boxes, a 260 km/h., pinchó una rueda delantera izquierda. Felizmente pudo dominar el auto, completar el giro y detenerse luego en boxes. Aprovechó la detención para cambiar la relación de caja, un trabajo que llevó más tiempo del que habían calculado. Salió nuevamente Lole a la pista faltando solamente 5 minutos para el cierre de la clasificación. Dio tres vueltas y en una de ellas clavó el tiempo de 1m 13s 2 que fue el décimo tiempo del viernes. Ya entonces estaba Emerson al frente de la lista. Terminando el viernes, quedaban los cuatro sudamericanos entre los 10 mejores tiempos.

El sábado hubo dos tandas de una hora. Lole anduvo probando compuestos y estuvo tirando un rato a la cola de Emerson y otro rato con Ickx. Fittipaldi dominó de nuevo como quiso.

Media hora antes de la tensa largada se formó la falsa grilla y desde allí partieron los pilotos individualmente para hacer su girito de calentamiento. Lole no pudo darla porque se le trabó el embrague y recién lograron arreglárselo cuando faltaban escasísimos minutos para la largada.

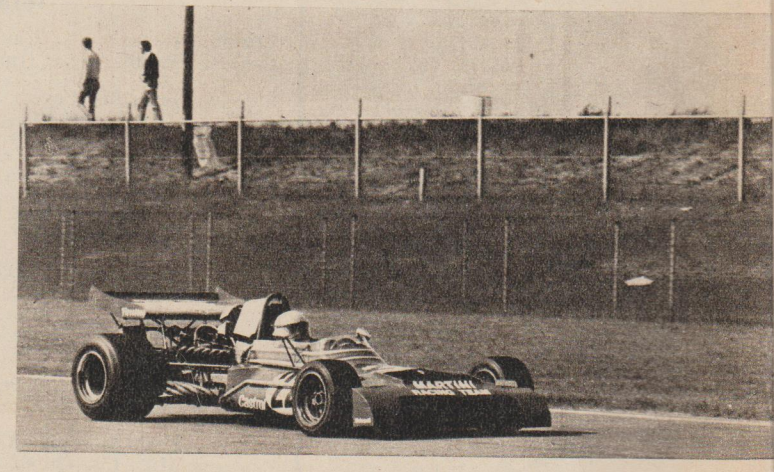
Regazzoni tomó el liderazgo seguido por Ickx, Emerson, Hulme y Cevert. Apenas cumplida la primeras vueltas, De Adamich metía su Surtees en boxes con una goma desbandada. Lole lo imitaba porque se le había roto una arandela de la palanca de cambios y Revson detrás de él con otro neumático fuera de la llanta.

Reutemann pierde en la reparación cuatro vueltas y cuando reingresa, ya los dos que habían entrado con él a boxes estaban en la lucha.

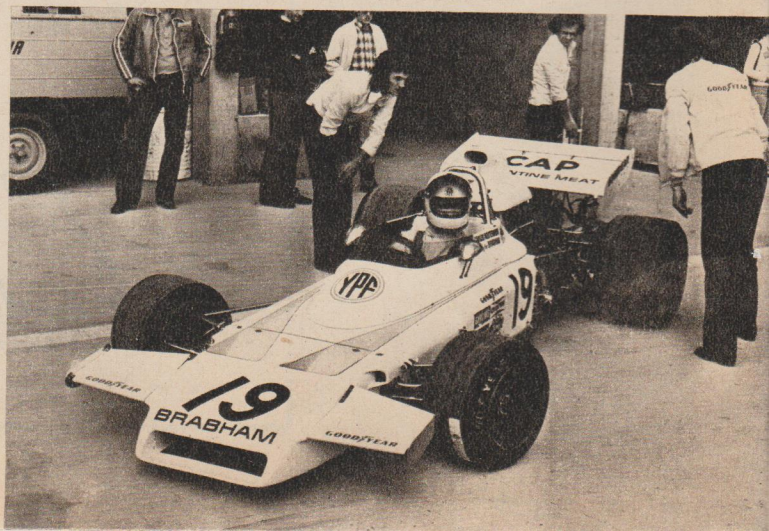
Allí no más en la segunda vuelta, Emerson supera a Ickx y se asegura el segundo puesto. Se habían definido ya dos pelotones: Regazzoni, Fittipaldi, Ickx, Hulme, Cevert, Hailwood y Amon escapan del resto que encabeza Pace.

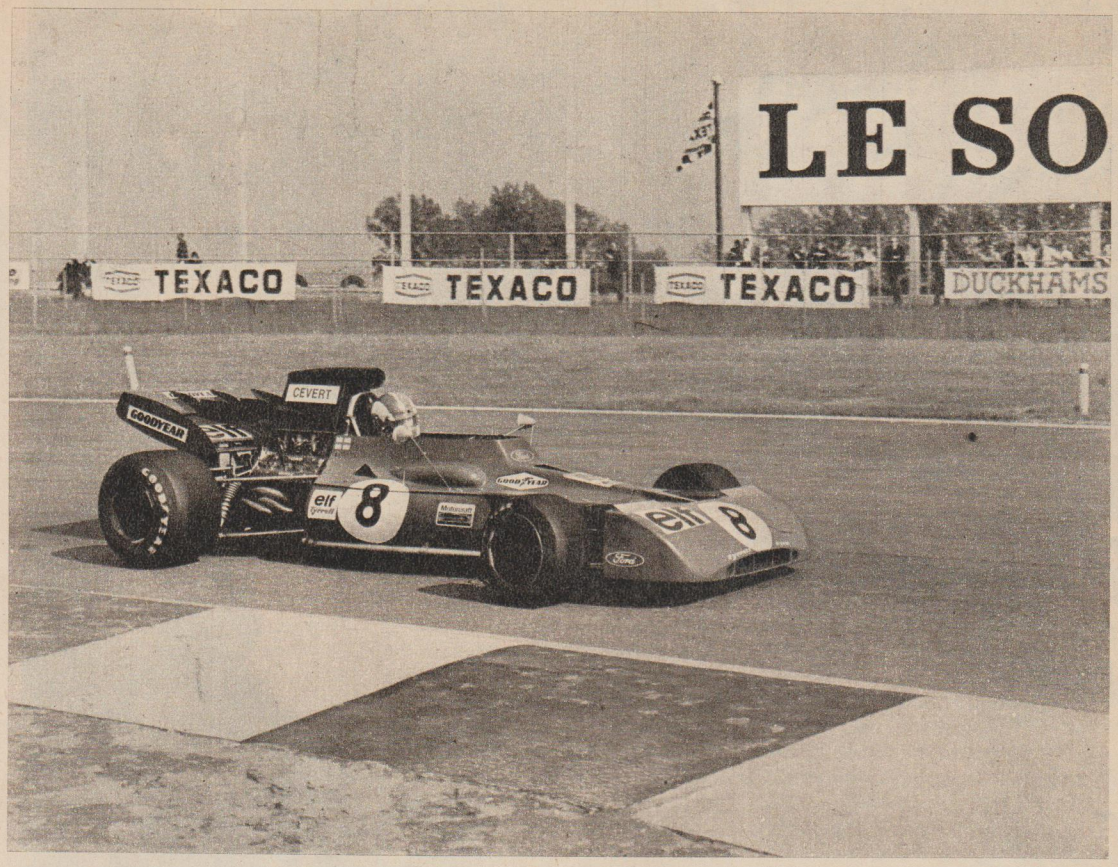
Es en la novena vuelta que Emerson se adueña —para no

Finalmente se estrenó el nuevo Tecno con varias reformas. Por el momento no pasó nada y sufrió un encontronazo con la Ferrari de Regazzoni. Lo condujo Nanni Galli.



Vemos en detalle el nuevo Brabham de Reutemann con la pintura levemente diferente a la del anterior BT 34. Era el viernes durante las primeras pruebas de neumáticos.





François Cevert fue un digno segundo en ausencia de su compañero de equipo y campeón mundial.

largarla más— de la punta y comienza allí la despiadada leña que se traducía en una mayor ventaja del primero respecto al resto vuelta tras vuelta. Especulando con la superioridad —además— del coche inglés respecto a las Ferrari. En el segundo lote vienen Pace, Beltoise, Ganley, Wilsinho y Pescarolo. Mientras Revson, desde atrás, escala posiciones magistralmente. Estaban en los albores de la carrera y ya abandona definitivamente Schenken con el motor roto. Amon arremete y supera primero a Hailwood y después a Hulme quedando quinto. Lole vuelve a entrar a boxes esta vez por una bujía rota que se la cambian sin que llegue a perder una vuelta. A esta altura de la carrera ya los puestos de punta son una cosa lejana e inalcanzable; Emerson descontaba 5 segundos al segundo, Amon se acerca cada vez más a Cevert y el grupito que persigue al Lotus Líder comienza a mezclarse con los rezagados.

Cumplida media hora de carrera, Ickx entra a boxes con el acelerador trabado y pierde el tercer puesto por las 8 vueltas que pierde en la reparación. Regazzoni, Cevert, Amon, Hulme y Hailwood se encargan de perseguir a Fittipaldi. Wilson había abandonado con defectos en la caja de cambios. Y poco después, en el entrevero de los punteros con los rezagados, se queda Beuttler.

La papa se estaba dando en el segundo pelotón. Es decir, prescindiendo del puntero. Cevert lo supera a Regazzoni (vuelta 31), para colocarse segundo a nada menos que 14 segundos de Fitti. Más atrás, Peterson y Stommelen disputan una lucha particular.

Cumplidas las 50 vueltas las posiciones parecían definirse for ever. Emerson guiaba, y lo seguían Cevert, Regazzoni, Amon, Hulme, Hailwood y Pace. Se detiene nuevamente Ickx con el acelerador roto definitivamente. Cevert estaba 12 segundos más adelante que Regazzoni, quien no puede aspirar a los puntos que le daba esa colocación cuando Galli hace un trompo delante de él, el suizo no puede esquivarlo y rompe una rueda y fin para otra Ferrari. Amon queda tercero y Hulme lo sigue. Faltando diez vueltas abandona Hill con la rueda delantera derecha trabada por la suspensión. Y se produce el drama de Matra: se detiene Amon para cargar nafta y pierde el tercer puesto.

A cinco minutos del final Emerson descuenta el giro a Pace y deja a sólo cuatro coches en el mismo número de vueltas.

Y como estaba cantado, el brasileño vuelve a ganar.

Y a nosotros sólo nos queda rogar por el final de la mala racha de Lole. Que hasta aquí se tiene que defender con grandes dolores en el tobillo y para colmo con un dedo roto que no le permite empuñar bien el volante.

GRAN PREMIO DE BELGICA

Circuito de Nivelles (3724 m de extensión . 4-6-72

CLASIFICACION

Pos.	Piloto	Marca	Tiempo
1º	E. Fittipaldi ..	Lotus 72-Cosworth	1h44m06s7|10
2º	F. Cevert	Tyrrell-Cosworth	1h44m33s3|10
3º	D. Hulme	McLaren M19C-osw.	1h45m04s8|10
4º	M. Hailwood ..	Surtees TS 11-Cosw.	1h45m18s7|10
5º	C. Pace	March 721-Cosworth	Una vuelta menos
6º	Ch. Amon	Matra M120 C	Una vuelta menos
7º	P. Revson	Mc Laren M19-Cosw.	Dos vueltas menos
8º	H. Ganley	BRM P 160	Dos vueltas menos
9º	R. Peterson ...	March 721-Cosworth	Dos vueltas menos
10º	H. Marko	BRM P 160	Dos vueltas menos
11º	R. Stommelen .	Eiffeland-Cosw.	Dos vueltas menos
12º	N. Lauda	March 721-Cosworth	Tres vueltas menos
13º	**C. Reutemann** .	Brabham BT 37-Cosw.	Cuatro vtas. menos
14º	D. Walker	Lotus 72-Cosworth	Seis vueltas menos

Promedio del ganador: 182,423 km/h.

Récord de vuelta: Chris Amon (Matra) en 1m12s2|10 a un promedio de 185,684 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

(Corridas cinco carreras) — Posiciones

Pos.	Piloto	Nacionalidad	Ptje
1º	Emerson Fittipaldi	Brasil	28
2º	Denny Hulme	Nueva Zelandia	19
3º	Jacky Ickx	Bélgica	16
4º	Jackie Stewart	Gran Bretaña	12
5º	Jean P. Beltoise	Francia	9
6º	Clay Regazzoni	Suiza	7
7º	François Cevert	Francia	6
7º	Peter Revson	USA	6
9º	Mario Andretti	USA	3
9º	Mike Hailwood	Gran Bretaña	3
9º	Andrea de Adamich	Italia	3
9º	Ronnie Peterson	Suecia	3
9º	José Carlos Pace	Brasil	3
14º	Chris Amon	Nueva Zelandia	2

COSQUIN - V

GRADA

Sin perdonar marca, modelo o categoría, Pirín Gradassi con un "128" trepó y bajó el Pan de Azúcar demostrando que lo que sabe y se aprende no se olvida más. Un triunfo excepcional superando a autos de mayor potencia. Pepe Cano, en gran labor, ganó la clase mayor con un Peugeot 504.

Por CESAR SORKIN

Pirín Gradassi los mató. Su "128" —selo entregaron hace muy poco— se comportó a la altura de sus antecedentes. Diez puntos y mención especial.

Pepe Cano sin ganar ni la ida ni la
Ahí está el secreto. Su Peogeot 504 s

ILLA ALLENDE - COSQUIN

SSI: SUBIO, BAJO Y MATO

Sin puntaje para el Campeonato Argentino, pero con puntos para la cuarta fecha zonal de la Federación 5 —quizá la más activa del país a juzgar por los resultados— el Auto Moto Club Carlos Paz realizó la edición 1972 del doble cruce del Pan de Azúcar que une con Villa Allende a la ciudad de Cosquín por medio de 25 kilómetros de auténtico camino de montaña.

Más que una carrera de autos, en la que interesa saber quién pasó a quién, se trata de una trepada de montaña al más típico estilo europeo, en la que interesa fundamentalmente determinar quién salió de Cosquín y regresó en el menor tiempo posible.

Por el lado de Peugeot: Mayorga y Canedo, hombres que aseguran con su sola presencia un duelo que esta vez no tuvo lugar, frustrado prematuramente por el abandono del Chino. Complementando las huestes de J'taime, Pepe Cano, Jorge Ahumada y Ferrucio Bruno entre otros. Representando a Fiat, Picho Pascualini, Angel Di Nezio, Manuel Uravich, etc. buscando repetir el triunfo del año pasado, triunfo que este año y según los pronósticos era casi una fija, pero que finalmente no se dio así.

En la clase menor, Gradassi, Carlomagno, Piazza y otros peleando contra los Renault 12 de Recalde, Barceló, Riva, Colavino y demás.

La niebla depositada en el Pan de Azúcar y en parte de la bajada hacia Villa Allende demoró la largada en media hora. Alrededor de las diez de la mañana el primer auto se puso en marcha (Rodríguez Canedo) que vio su intención interrumpida demasiado pronto: apenas a dos kilómetros de iniciada la prueba, el acelerador trabado a fondo lo llevó fuera del camino. "Yo creía que volcaba —nos decía luego Canedo— cuando sentí que las ruedas traseras se levantaban demasiado del piso". Solucionó el problema pero seis kilómetros después en la mitad de una trepada el mismo inconveniente lo llevó una vez más fuera de la ruta con el auto apreciablemente golpeado; abandonó ahí mismo.

Al cruzar el Pan de Azúcar —o sea la mitad de la primera etapa— el primero por tiempo era Di Nezio, mientras atrás se alternaban Pascualini, Mayorga, Cano y Uravich. Al llegar a Villa Allende, Picho Pascualini era el puntero y los escoltas destacados Pepe Cano, Di Nezio y Mayorga.

En la "B" Gradassi rompió

uelta, ganó la suma. Andar parejo y muy fuerte.
portó.

Nº 320. Del 6 al 12 Junio de 1972.

EDITORIAL ABRIL
S.A.I.C.I.F. y A. Avenida Leandro N. Alem 896, Cap. Federal. Tel. 32-6010 al 29.

PRESIDENTE
César Civita

GERENTE GENERAL
Carlos Civita

SUBGERENTE GENERAL
Edmundo P. Scattini

GERENTE EDITORIAL
Carlos Ibáñez

GERENTE COMERCIAL
Roberto Almaraz

GERENTE DE DISTRIBUCION
Osvaldo P. B. Andrés

GERENTE DE TALLERES GRAFICOS
Roberto Leone

CORSA

DIRECTOR
Guillermo Mártire

JEFE DE REDACCION
Carlos Fresco

SECRETARIO DE REDACCION
Germán Sopeña

REDACCION
Julio Pérez Balbi,
Héctor Luis Bergandi, Carlos Figueras, Enrique S. Sánchez Ortega y César M. Sorkin.

SECRETARIA
Vilma E. Rueda

COLABORADORES
Sergio Cornejo, Carlos Neira, Nicolás Gelormini, Armando Rivas Carlos Agustín, Jorge Augé Bacqué, Héctor Cademartori, Sergio Cornejo, Nicolás Gelormini, Carlos Neira, Armando Rivas y Pedro Siedmann.

DIAGRAMACION
Eduardo César González (jefe), Enrique J. Giovanetti, Norberto J. Lema y Carlos Alberto Romanó

FOTOGRAFIA
Alfredo Albornoz

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR:
Juan A. Abraham (EE. UU.), Franco Lini (Italia), y Carlos Reutemann (especial en Europa). Andrés Meyer (Alemania)

SERVICIOS EDITORIALES
Director: Stefan Stroceo
Jefe de Correctores: Luis Canossa

DEPARTAMENTO COMERCIAL
Director: Jorge Alberto Quercia
Supervisor: José Alberto Rivas
Promotores: Juan Carlos Morel, Alberto Olveira
Tráfico: Mabel Sánchez.

ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES (IVC)

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A. Redacción: Av. L. N. Alem 896, Piso 3º, Buenos Aires, Rep. Argentina. Tel. 32 - 6010-29. MIEMBRO DE LA SIP (Sociedad Interamericana de Prensa); de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER); de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP), y del International Press Institute (IPI). Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor. Impresa en la Argentina. Reg. de la Prop. Intelect. Nº 965.704. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Cap. Fed Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior, RYELA SAICIF y A., Bartolomé Mitre 853, 5º piso, Buenos Aires, T. E. 45-0406/8712/2844.

todos los relojes. No solamente trepó en menor tiempo y superó una apreciable cantidad de autos sino que llegó a Villa Allende inmediatamente detrás —por tiempo— de Pascualini empleando apenas 16s más. Detrás de él Barceló —en ascenso con su R 12— y José Castro, otro de los tantos cordobeses que figuran cada vez más arriba en las clasificaciones.

El regreso de Villa Allende a Cosquín fue más rápido que la ida. En la mayor fue Mayorga el que se mantuvo puntero por tiempo durante todo el trascurso de la etapa. Paco se quejaría luego de la situación que se generó al largar la segunda etapa, ya que lo tuvo que hacer detrás de autos de la clase menor, pero el reglamento de la carrera indicaba que el orden de partida del segundo parcial sería el determinado por el orden de llegada por tiempo en la etapa inicial.

A Pascualini, ganador de la etapa a Villa Allende, y con todas las ganas de ganar la carrera se le quemaron las posibilidades al perder algo más de tres minutos al cambiar una goma a tres kilómetros de Villa Allende. "Corrí toda la Vuelta del Noroeste sin pinchar goma, y aquí en una carrera de 50 kilómetros, me viene a pasar una cosa así...". Así se quejaba Picho en el parque cerrado. Detrás de Mayorga, y a dos décimas solamente, llegó Pepe Cano. Tras él Uravich, Ahumada y Biagioli.

Nuevamente Gradassi entre los 128, hizo tiempo récord y superó a todos los de la clase mayor, imponiendo condiciones a su arribo a Cosquín. Poco se puede agregar, Gradassi bajó a ritmo infernal sobre un terreno que conoce de sobra, y sobre un auto al que le saca todo lo potable de sus virtudes —y más aún—. Castro —de Cosquín— lo escoltó en la etapa seguido por los R-12 de Recalde y Barceló. Pero lo que más interesa es el triunfo inobjetable de Gradassi, superando a todos los demás sin distinción de categoría, raza o credo, y la composición final en la general donde se alternaron el 128 de Pirín, Pepe Cano (504), Castro (128), Recalde (R-12), Mayorga (504)... orden que podríamos mantener inedifinidamente y que demuestra que para cruzar el Pan de Azúcar no basta con tener más HP que los demás, sino que la montaña impone condiciones que nadie puede burlar de ninguna manera, a no ser poniendo en juego todo lo que se ha aprendido y lo que se es capaz de hacer arriba de un auto.

TURISMO NACIONAL ZONAL
COSQUIN — VILLA ALLENDE — COSQUIN
Circuito del Pan de Azúcar — 4-VI-72

Clasificación

COSQUIN-VILLA ALLENDE

Clase "B" hasta 1.300 cm³

1º	35	Héctor L. Gradassi ...	Fiat 128	20m05s1|5
2º	33	Gonzalo Luis Barceló .	Renault 12	20m22s4|5
3º	31	José Castro	Fiat 128	20m25s
4º	37	Jorge Recalde	Renault 12	20m30s
5º	32	Luis Macri	Fiat 128	20m40s
6º	45	José Carlomagno	Fiat 128	20m45s4|5
7º	42	Rosmaldo Visintini ...	Fiat 128	20m49s1|5
8º	51	Juan Larroca	Fiat 128	20m59s1|5
9º	53	Raúl Bustos	Fiat 128	21m02s
10º	46	Ernesto Piovano	Fiat 128	21m10s2|5

Promedio del ganador: 74,676 km/h.

Clase "C" de 1.301 a 2.000 cm³

1º	14	Carlos Pascualini	Fiat 1600 B	19m49s1|5
2º	3	José Cano	Peugeot 504	20m08s
3º	15	Angel Di Nezio	Fiat 1600 Cupé	20m08s3|5
4º	12	Francisco Mayorga	Peugeot 504	20m50s
5º	2	Manuel Uravich	Fiat 1600 B	20m54s
6º	7	Aldo Agorio	Fiat 1600 Cupé	21m17s3|5
7º	17	Miguel Angel Biagioli .	Fiat 1600 B	21m21s1|5
8º	4	Luis Kersul	Fiat 1600 Cupé	21m42s1|5
9º	10	Jorge Ahumada	Peugeot 504	21m46s
10º	8	Carlos Carioni	Peugeot 504	21m53s

Promedio del ganador: 75,680 km/h.

VILLA ALLENDE-COSQUIN

Clase "B" hasta 1300 cm³

1º	35	Héctor L. Gradassi ...	Fiat 128	19m44s4|5
2º	31	José Castro	Fiat 128	19m58s2|5
3º	45	José Carlomagno	Fiat 128	20m00s
4º	37	Jorge Recalde	Renault 12	20m01s4|5
5º	32	Luis Macri	Fiat 128	20m07s
6º	33	Gonzalo Luis Barceló ..	Renault 12	20m15s4|5
7º	42	Rosmaldo Visintini ...	Fiat 128	20m18s
8º	53	Raúl Bustos	Fiat 128	20m22s
9º	26	Carlos Piazza	Fiat 128	20m32s1|5
10º	51	Juan Larroca	Fiat 128	20m41s4|5

Promedio del ganador: 75,960 km/h.

Clase "C" de 1301 a 2.000 cm³

1º	12	Francisco Mayorga	Peugeot 504	19m48s
2º	3	José Cano	Peugeot 504	19m48s2|5
3º	2	Manuel Uravich	Fiat 1600 B	20m00s
4º	10	Jorge Ahumada	Peugeot 504	20m48s2|5
5º	17	Miguel A. Biagioli	Fiat 1600 B	21m12s4|5
6º	9	Juan Carrillo	Fiat 1600 B	21m16s2|5
7º	4	Luis Kersul	Fiat 1600 Cupé	21m38s4|5
8º	16	Carlos Díaz	Peugeot 504	21m46s2|5
9º	14	Carlos Pascualini	Fiat 1600 B	22m11s
10º	18	Juan Mari	Peugeot 504	22m18s2|5

Promedio del ganador: 75,757 km/h.

CLASIFICACION GENERAL — (SUMA DE TIEMPOS)

Clase "B" hasta 1300 cm³

1º	35	Héctor L. Gradassi	Fiat 128	39m50s
2º	31	José Castro	Fiat 128	40m23s2|5
3º	37	Jorge Recalde	Renault 12	40m31s4|5
4º	33	Gonzalo Luis Barceló .	Renault 12	40m38s3|5
5º	45	José Carlomagno	Fiat 128	40m45s4|5
6º	32	Luis Macri	Fiat 128	40m47s
7º	42	Rosmaldo Visintini ...	Fiat 128	41m07s1|5
8º	53	Raúl Bustos	Fiat 128	41m22s
9º	51	Juan Larroca	Fiat 218	41m41s
10º	26	Carlos Piazza	Fiat 128	41m49s

Promedio del ganador: 75,320 km/h.

Clase "C" de 1.301 a 2.000 cm³

1º	3	José Cano	Peugeot 504	39m56s2|5
2º	12	Francisco Mayorga	Peugeot 504	40m38s
3º	2	Manuel Uravich	Fiat 1600 B	40m54s
4º	14	Carlos Pascualini	Fiat 1600 B	42m00s1|5
5º	17	Miguel A. Biagioli	Fiat 1600 B	42m34s
6º	10	Jorge Ahumada	Peugeot 504	42m34s2|5
7º	4	Luis Kersul	Fiat 1600 Cupé	43m21s
8º	9	Juan Carrillo	Fiat 1600 B	43m35s1|5
9º	16	Carlos Díaz	Peugeot 504	43m47s3|5
10º	18	Juan Mari	Peugeot 504	44m12s3|5

Promedio del ganador: 75,195 km/h.

UN AVISO COMO ESTE PUEDE COSTARLE 1ctvo.

1

En este momen
mucho en común co
miles de per

Todos leen esta revista.
O cualquier otra.
Porque para cada uno de ellos existe la revista justa.
La que cubre todas las necesidades de información.
Porque a todos les interesa ir más allá del telegrama escueto.
Ver la nota (además de la noticia).
Saber el comentario. La interpretación de los hechos.

Enter
noticia
Por
por día,
cubrien
Todos
revistas.
Si int
ASC
EDIT

2

una revista
sita más tiempo
erla.

interpretan los hechos.
Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.
Todos leen, todos leemos, revistas.
Si interesa, está en las revistas.
ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

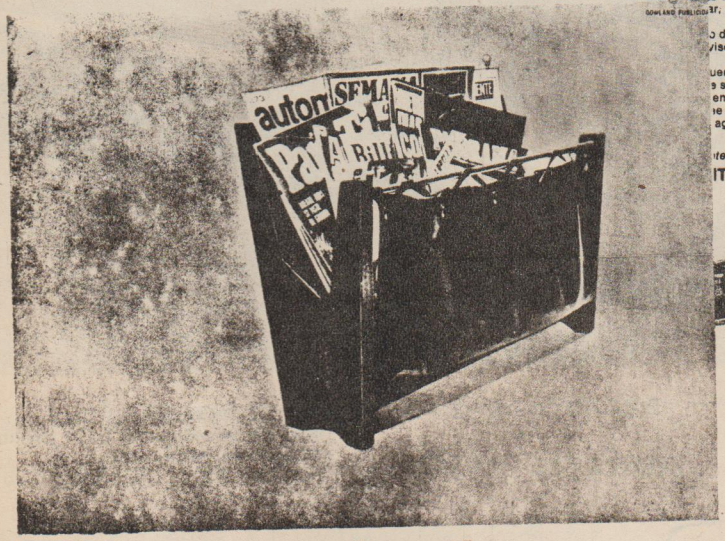
3

No se sonría.
No es ningún invento raro.
Resulta que si usted divide el costo del aviso por la cantidad de ejemplares que la revista tira, —depende el caso— a esta cifra.

o divide por la cantidad de personas viso llegaríamos a cifras mucho

uenta que se editan centenares de su circulación se cuenta por emplares y cubre todo el país. e que pueda costar un centavo? aga el cálculo.

teresa, está en las revistas.
ITINA DE EDITORES DE REVISTAS



4

Los avisos tienen un período de vida.

La solución es estirarlo todo lo posible.

Y aquí hay que pensar en las revistas.
En ellas un aviso tiene muchos días de vida.
Porque la revista dura más en una casa . . .
porque muchas revistas se coleccionan . . .
porque se editan centenares de revistas con una circulación de millones de ejemplares . . .
porque las revistas cubren todos los niveles de información en todos los públicos . . .
Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.
Todos leen, todos leemos revistas.
Si interesa, está en las revistas.
ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

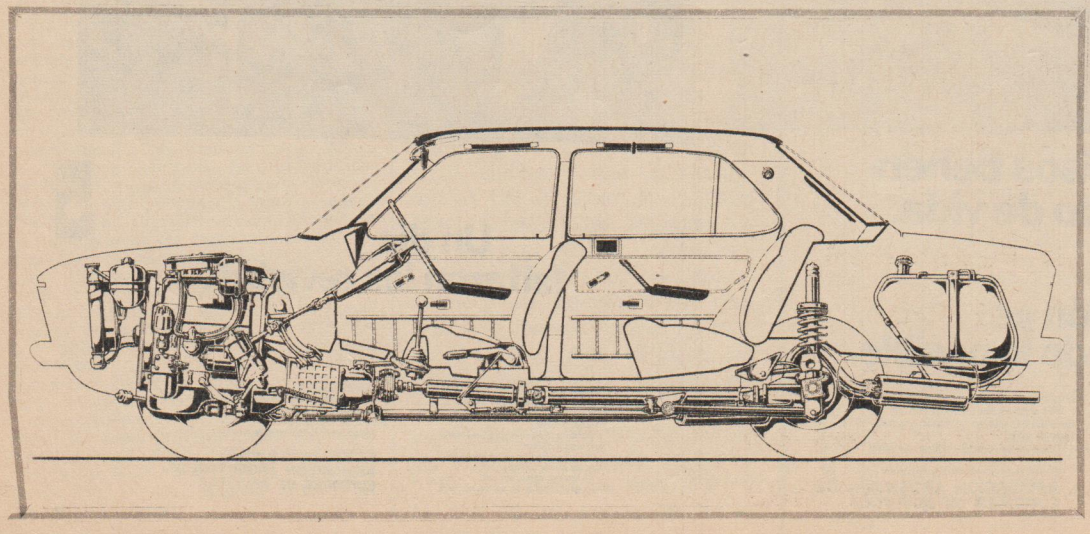
5

Un día faltaron las revistas.

Usted se vistió, como todos los días.
Desayunó. Salió de su casa.
Y cuando llegó a la esquina el quiosco estaba cerrado.
Durante todo el viaje usted sintió que algo le faltaba.
La necesidad de algunas cosas sólo se siente cuando faltan.
Le faltaba el comentario.
La profundización de los hechos.
La nota más allá de la noticia.
Por algo se vende un millón de revistas por día en la República Argentina, cubriendo todo el país.
Todos leen, todos leemos, revistas.
Si interesa, está en las revistas.
ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

Nuevo modelo FIAT: el 132

MEDIANO CON GUST

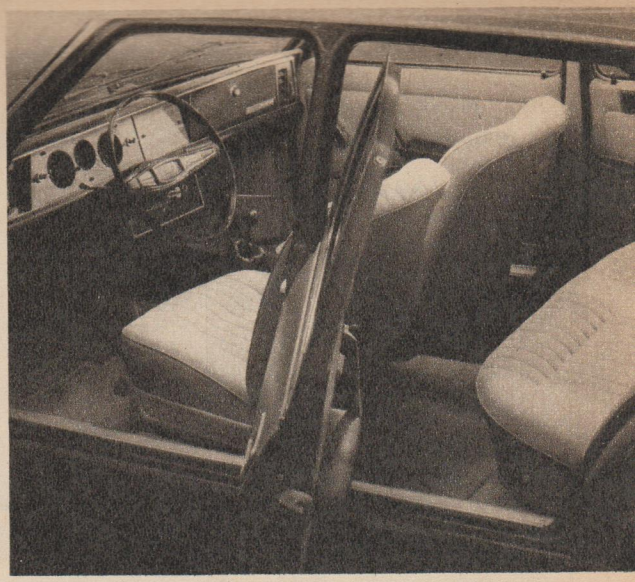


Fiat 132: novedad en la línea de producción bajo diseño totalmente moderno.

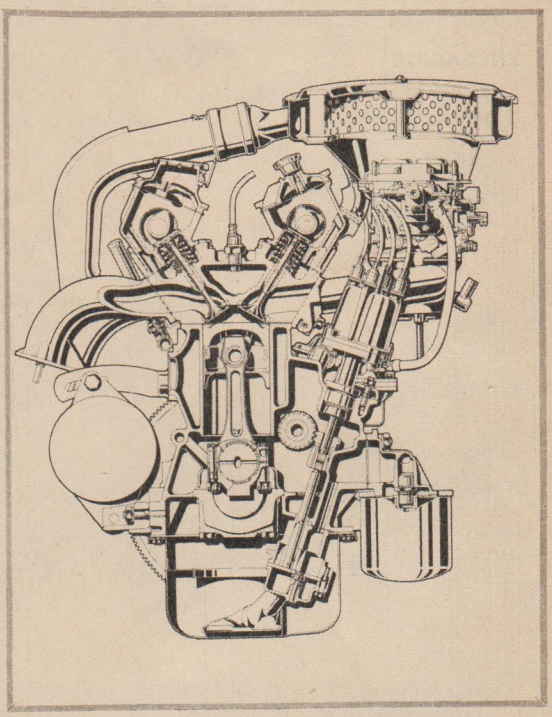
Derecha, abajo: Corte del motor 1800, similar al 1600. Pueden apreciarse ambos árboles de levas a la cabeza y las dos válvulas por cilindro.

Disposición de los órganos mecánicos del Fiat 132.

O A GRANDE



El interior, finamente terminado, acomoda cinco personas.



Complementando los numerosos modelos Fiat construidos en Italia, fue lanzado recientemente el modelo 132, cuyo casco es compartido por tres versiones: 1600, 1600 Special y 1800. Dentro del tamaño mediano, ofrece detalles característicos en autos de mayor precio y cilindrada

Un nuevo modelo de Fiat, denominado "**132**", entra en la categoría de los autos de cilindrada media-superior y particularmente en la faja de automóviles de alto nivel técnico que desde hace tiempo caracterizan a la tradición proyectiva europea.

Una clientela en continuo aumento y cada vez más exigente se orienta hacia este sector de autos que pueden ofrecer, en función del desarrollo ininterrumpido de la red vial, alta performance y un nivel de confort que hasta hace poco tiempo constituía prerrogativa de los autos de gran cilindrada y precio elevado.

En esta categoría, la Berlina Fiat 132 reviste una fisonomía propia en base al equilibrio de sus características más significativas: estética clásica, interior funcional y práctico, máximo confort en los viajes largos, instrumentación completa, mecánica robusta y comprobada, e impostación rigurosamente estudiada bajo el factor seguridad.

El motor, realizado en base a la experiencia cosechada con el cuatro cilindros 125 doble árbol, constituye un nuevo grupo motopropulsor particularmente robusto: su cilindrada —1755 cm^3— le asegura buena performance y confiabilidad, aun bajo

→

F I A T 1 3 2 Ficha Técnica

MOTOR	1600	1800
Cantidad de cilindros	cuatro en línea	
Diámetro y carrera	80 x 79,2 mm.	84 x 79,2 mm.
Relación diám/carrera	0,9[illegible]	0,94
Cilindrada unitaria	1592,4 cm^3	1755,6 cm^3
Relación de compresión	9:1	8,9:1
Potencia máxima	98 HP	105 HP
Régimen de potencia máxima	6000 rpm.	
Cupla motriz máxima	13,2 kgm a 4000 rev/m.	14,4 kgm a 4200 rev/m.
Peso del motor	128 kg.	130 kg.

CONSTRUCCION DEL MOTOR	
Posición	delantera
Material del block	fundición
Material de la tapa	aleación de aluminio
Material del cigüeñal	aleación de acero
Cantidad de bancadas	5

DISTRIBUCION	
Cant. válvulas p/cilindro	2
Posición de las válvulas	en V (65° 15')
Cantidad de árboles de levas	2
Ubicación de los árboles	a la cabeza
Comando de distribución	correa dentada

ENCENDIDO	
Tipo	a batería
(Opcional)	electrónico, a carga capacitiva

ALIMENTACION	
Bomba de nafta	mecánica
Cantidad de carburadores	1
Marca	WEBER 34 DMS o SOLEX C34 EIES, ambos doble cuerpo invertido y apertura diferenciada mecánica del segundo cuerpo.
Filtro de aire	seco

LUBRICACION	
Tipo	a presión
Bomba de aceite	una, a engranajes

REFRIGERACION	
Sistema	circulación forzada de agua
Bomba	centrífuga
Radiador de agua	a flujo vertical; tanque de expansión saparado
Ventilador	electrico, con comando termostático

TRASMISION					
Embrague	monodisco seco a diafragma, mecánico				
Diámetro del disco	200 mm.	215 mm.			
Caja de cambios	manual, 4 ó 5 marchas y RM				
Relaciones de caja	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª
	3,66:1	2,10:1	1,36:1	1,0:1	0,881:1
Diferencial	cupla cónica hipoidal				
Relación de cupla cónica	10/41				
(Opcional)	autoblocante				

CHASIS	
Tipo	Autoportante
Supensión delantera	ruedas independientes, a cuadriláteros transversales, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos
Suspensión trasera	puente rígido con cuatro brazos rectores, amortiguadores hidráulicos
Frenos	a disco en las cuatro ruedas
Llantas	acero estampado, 5 x 13"
Cubiertas	170-SR 13 / 175-SR 13

CARROCERIA	
Tipo	Berlina, casco autoportante
Cantidad de puertas	4
Cantidad de plazas	5

DIMENSIONES	
Largo total	4376 mm.
Ancho total	1640 mm.
Altura total a plena carga	1360mm.
Distancia entre ejes	2557 mm.
Trocha delantera	1313 mm.
Trocha trasera	1321 mm.
Peso en orden de marcha	1070 kg.
Distribución de pesos	54 % adelante; 46 % atrás
Relación peso/potencia	10,9 kg/HP / 10,2 kg/HP

PERFORMANCE	
Velocidad a 1000 rpm en 5ª	27 km/h.
Velocidad máxima	165 km/h. / 170 km/h

Vista lateral trasera. Los tres modelos —1600, 1600 Special y 1800— comparten el mismo casco. Los faros traseros recuerdan a los del 125 S.

severas condiciones de uso. El mismo motor, pero de 1592 cm^3, se monta en la berlina 132 versión 1600.

La transmisión se ejerce a través de una caja de cuatro marchas, pudiendo optarse por una de cinco, con la quinta marcha sobremultiplicada, o bien una transmisión automática.

La carrocería se mantiene dentro de un estilo clásico. El interior es espacioso y confortable para cinco personas. La ventilación se ejerce por circulación forzada e involucra todo el habitáculo, entregándose sobre pedido un equipo acondicionador de aire.

La capacidad del baúl es de 400 cm^3.

Proyectada en base a estudios profundos en el campo de la seguridad, la carrocería se conforma mediante una robusta estructura autoportante de acero en la cual se anclan, mediante bloque de goma —silent-block—, las suspensiones, independiente la delantera y la trasera constituida por un puente rígido guiado por cuatro brazos reactores.

Las versiones del modelo Fiat 132 son tres: 1600, 1600 Special y 1800 Special; las dos últimas se distinguen por la refinada terminación exterior e interior.

Fiat, de esta manera, diversifica las posibilidades ofreciendo tres modelos de diferentes características basados en un modelo único: el 132

LOS NUEVOS RICOS NACEN LOS LUNES A LA TARDECITA.

Los nuevos millonarios nacen con revista RADAR del Prode.

Compre revista RADAR y lea sus páginas-claves: estadísticas, pronósticos, datos muy reveladores.

Y la onda ganadora.

Con revista RADAR gane el Prode invirtiendo solamente $ 1.

Revista RADAR del Prode: un negocio redondo, todos los lunes a la tardecita.

Revista DEL PRODE radar

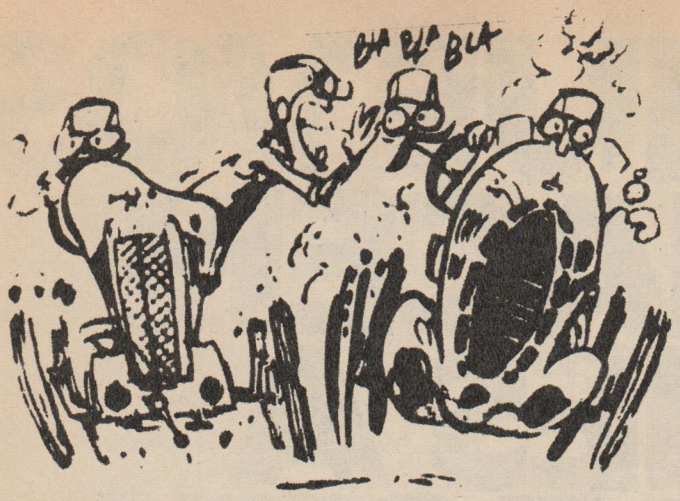
La onda ganadora.

Aparece los lunes a la tardecita.

¡GANE HACIENDO BIEN!

Juegue con nosotros, GANE y ayude a una institución benéfica.

¡Entérese en RADAR!



Bocina Interna

BELTOISE, ESCRITOR

Desde su primera carrera a bordo de una moto de 500 cm³ hasta el accidente del Autódromo de Buenos Aires en el 71, **Jean Pierre Beltoise** cuenta, a través de las páginas de su nuevo libro —**"Está prohibido morir"**— un interesante relato sobre su vida de piloto de autos y motos de carrera. Además, Beltoise hace una serie de recomendaciones interesantes a quienes debutan en el automovilismo deportivo. El motivo de la publicidad lanzada recientemente en revistas brasileñas hace hincapié en una auténtica frase-gancho: "La emocionante historia de un piloto marcado".

LANCIA A LA CABEZA

Luego de la cuarta carrera por el Campeonato Europeo de Rally (por marcas) disputada en Marruecos y donde se impusiera el **Lancia HF 1600** tripulado por la pareja **Lampinen-Andersson**, la marca italiana ha pasado a comandar la tabla con 52 puntos. Lancia logró este puntaje luego de las dos victorias sucesivas logradas en Montecarlo y Marruecos y el tercer puesto del Rally de Suecia. Porsche, sin haber ganado una sola carrera, está ubicado segundo con 45 puntos y puede ser un rival de fuste para Lancia. A los dos primeros colocados, le siguen en orden de ubicación Ford (28), Datsun y Saab (20), Citroën (15), Peugeot (12) y Opel.

EL MISTERIOSO TECNO

Luego de marchas y contramarchas los **hermanos Pederzani** realizaron una prueba definitiva en el circuito de Módena con su aún misterioso **Tecno de Fórmula Uno.** El auto estuvo a cargo de Nanni Galli quien logró un muy buen tiempo para la vuelta (50" 1) consiguiendo también que el motor aguantara sin "fumar" durante toda la sesión de entrenamientos. El auto probado tenía algunas diferencias con relación a los modelos anteriores —jamás corridos— ya que estaba equipado con radiador de agua ubicado en la trompa.

Los itálicos hermanos de Bolonia habían inscripto para el Gran Premio de Mónaco dos Tecno F-1 que serían confiados a Derek Bell y el propio Galli. Por problemas en el sistema de refrigeración no pudieron correr, pero se espera que todos los problemas sean resueltos a la brevedad para poder participar lo antes posible en el Campeonato Mundial de Conductores.

LAURENT: NO AL SM EN LE MANS

Nuestro conocido (ex integrante del team Peugeot en el Londres-México) **Claude Laurent** desistió de participar en las 24 Horas de Le Mans con un **Citroën SM** con el que ya se encontraba inscripto. Laurent participará, en cambio, con un automóvil Ligier JS3.

McRAE EMPEZO BIEN EN EE. UU.

La temporada norteamericana de Fórmula 5000 comenzó la semana pasada en el circuito de Laguna Seca. El campeonato es financiado por los cigarrillos L&M y están en disputa unos cuantos dólares: 400.000.

David Hobbs, conduciendo un Lola T300-Chevrolet logró en la clasificación la posibilidad de largar del lado de la cuerda. Sin embargo, el neozelandés **Graham McRae**, que venía de ganar unas cuantas carreras en Inglaterra, pudo ganar la primera y segunda serie de la carrera.

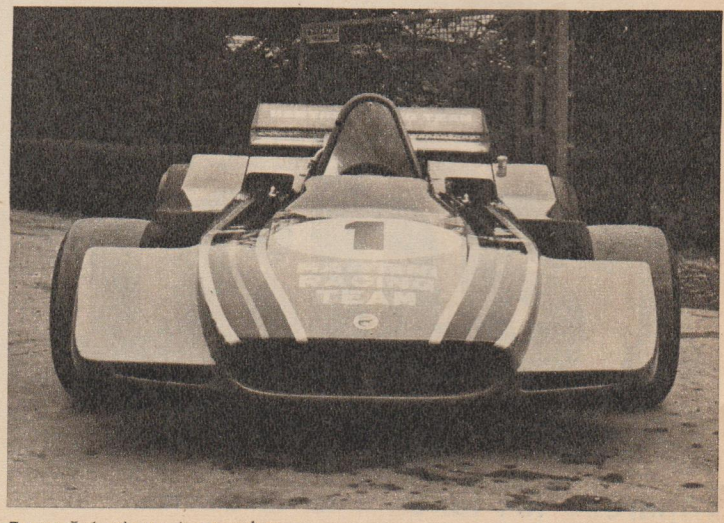
McRae corrió en los Estados Unidos con un **Leda-Chevrolet,** auto éste que ya hace un buen tiempo que le viene dando satisfacciones.

Jean Pierre Beltoise: ahora escritor.

¿ALPINE-PORSCHE 2.000?

Durante el rally Criterium Luis de Baviera, disputado en España, hizo su aparición un extraño automóvil de carreras, que sin embargo podría trasformarse —al menos en España— en un prototivo de un nuevo automóvil de serie realizado en colaboración por dos grandes fábricas de automóviles mundiales. El auto es un Alpine equipado con

Lancia HF: primero en el campeonato de ralles.



Tecno F. 1: siguen las pruebas.

cional

Beltoise escribe libros
Lancia primero
McRae, de Europa a USA
¿Alpine-Porsche?
Siguen probando el Tecno
Redman, otra vez en F.1
Mamelucos más seguros
Chimentos sudamericanos
Opiniones de peso

motor Porsche 2.000 cm³ y fue conducido por **Paco Reverter** quien, además, se impuso en la carrera. Según lo manifestó el propio Reverter su automóvil continuará compitiendo en todos los rallies del Campeonato Español.

REDMAN: DE SP A F1

El talentoso piloto de Sport **Brian Redman** participó hace pocos días en el Gran Premio de Mónaco de Fórmula Uno tripulando el McLaren que habitualmente maneja Peter Revson. La presencia de Redman en la troupe de Fórmula Uno nos trae a la memoria la exitosa campaña del inglés (35 años) como integrante —fundamentalmente— del seleccionado grupo de pilotos de los legendarios y victoriosos Porsche 917. Pero —aunque un poco más lejano— también recordamos su efímero paso por los monoplazas. Debutó en Fórmula Uno en 1968 con un Cooper en el G. P. de Africa. Siempre con el mismo auto participó en el G. P. de España del mismo año clasificándose tercero. Un grave accidente —le interesó la pierna derecha— marcó su tercera carrera en el G. P. de Bélgica. El año pasado tripuló un Surtees TS7 en el G. P. de Africa colocándose séptimo.

GANADORES EN ROLLS

Un flamante **Rolls Royce** convertible ha sido puesto a disposición de las autoridades del circuito de Pau para que los ganadores de cualquier competencia que allí se realice den la consabida vuelta de honor. El auto ha sido ofrecido por los fabricantes de los cigarrillos ingleses Craven A, en sociedad con los importadores en Francia. Los primeros pilotos en utilizar el novedoso agasajo fueron Peter Gethin (ganador del G. P. de Pau de F-2) y Patrick Depailler que se impuso en Fórmula Tres con un Alpine.

RALLY MONT BLANC: LUCHA ALPINE-SIMCA

Un verdadero duelo vienen sosteniendo en los rallies franceses el equipo oficial **Alpine** y el de la fábrica **Simca.** Ambos teams no se dan tregua y hasta el momento es Alpine quien lleva las de ganar. Para confirmar esa supremacía, el dueto Darniche-Mahé (Alpine Renault 1800) acaban de ganar el rally de Mont Blanc imponiéndose al binomio número uno del equipo

Gijs van Lennep confianza en el Mirage Ford.

Simca, Fiorentino-Gelin (Simca CG). La carrera contó con 95 participantes de los cuales sólo llegaron 10. Con este nuevo triunfo de Alpine se confirmaría la mejor organización de este equipo. Ambas marcas están, desde hace un año y medio, dividiéndose el mercado de los autos deportivos franceses y son las carreras de este tipo las que le dan publicidad a ambas marcas.

McLAREN EN PAUL RICARD

Una importante carrera se realizó la semana pasada en el moderno circuito francés Paul Ricard reservada a vehículos de los Grupos 5 y 7. Entre los autos más atractivos que se vieron en la largada, figuraban el Lola T222 "Can-Am" de V. Fraissaner, el **McLaren "Can-Am"** de Wiedmer y una serie de autos de dos litros que formaban, más que nada, una buena comparsa de acompañamiento a las dos "nobles bestias".

Al principio de la carrera el Lola T222 dominó la carrera, pero al detenerse fue el McLaren el que decididamente pasó al frente. Poco pudo hacer el Lola T290 de Ligonnet por inquietar al McLaren ya que debió claudicar ante la rotura de su motor. Un auto que llamó realmente la atención fue el Grac-Veglia MT16 de Lionel Noghes el que, por momentos, estuvo amenazante detrás del McLaren. El Grac anduvo muy bien y demostró que para las 24 Horas de Le Mans (dos autos inscriptos) tiene muchas y muy buenas posibilidades.

MAMELUCOS CON MANIJAS

Una interesante y sencilla idea presentó Goodyear en varios mamelucos antiflama usados por los pilotos que corrieron en Indianápolis. La novedad consiste en cuatro prácticas tiras que sirven como manijas para retirar al piloto de un eventual accidente. La idea surgió luego del accidente sufrido por Lee Roy Yarborough el año pasado donde fue muy dificultoso retirarlo de un auto que se estaba incendiando.

Dichas tiras han demostrado su practicidad en varios ensayos realizados y están fabricadas con el material especial Nomex capaz de resistir hasta 1.000 grados centígrados.

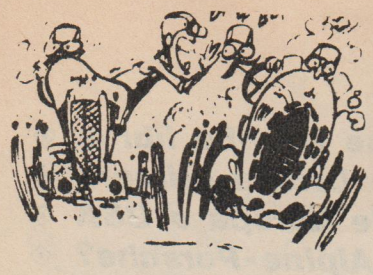
OPINIONES

"No creo que sea el número de autos en pista lo que aumenta los riesgos en Mónaco. Lo más peligroso consiste en la diferencia de performance entre el pelotón puntero y los de la última línea de largada. Creo que el factor tiempos es lo más importante de toda esta cuestión. Lo que hay que evitar es que los más rápidos alcancen a los más lentos en las primeras vueltas, pero finalmente creo que entre 20 y 25 autos no hay gran diferencia en un circuito como Mónaco" (Jean Pierre Beltoise, ante el candente problema suscitado en Mónaco sobre el número de autos que podían largar).

"Por ahora tenemos un buen auto de Fórmula Uno. El mes que viene tendremos uno mejor todavía. Nuestro motor desarrolla 480 HP contra los 470 HP del mejor de los Ford. También los neumáticos que estamos usando son lo mejor de lo mejor, lo más nuevo; son incluso mejores de los que usa Stewart. Pero lo que es más importante es que la Scuderia trabaja en forma tranquila, calma y con muchísima seriedad y responsabilidad. Comienzo a tener nuevamente esperanzas" **(Jacky Ickx).**

"Tengo grandes esperanzas puestas en el Mirage-Ford. Creo que un auto como éste es el producto de una gran cantidad de horas de prueba en carrera y no hay que esperar grandes resultados hasta que pasen, por lo menos, tres o cuatro carreras. Brands Hatch y Spa nos sirvieron para poner a punto gran cantidad de elementos nuevos. En la próxima carrera estaremos a la altura de las Ferrari y de los mismos Lola" (Gijs van Lennep, piloto oficial del flamante team Mirage-Gulf).

"No me gusta para nada probar autos o clasificar cuando llueve o la pista está muy mojada. Lo que uno cree que camina en esas condiciones es un fracaso cuando la carrera se corre con buen tiempo. Es por eso que cuando me veo obligado a probar o clasificar con lluvia,



Bocina Internacional

prefiero poner a punto mi auto con la intuición que con lo que me dice la conducción en ese momento. Por supuesto, ésta es una opinión muy particular mía" **(Gerard Larrousse).**

CHIMENTOS SUDAMERICANOS

Ecuador

DOS TORINO EN ECUADOR

Dos Torino Liebre uno y medio participarán la próxima semana en la Vuelta del Ecuador, patrocinada por los cigarrillos Marlboro. Ambos autos —adquiridos en nuestro país a través de Gastón Perkins— serán conducidos por dos excelentes pilotos ecuatorianos que ya han demostrado gran capacidad en carreras nacionales a bordo de autos de marcas prestigiosas. Guillermo Ortega y Orlando Peña serán los encargados de llevar a los autos argentinos por las rutas ecuatorianas. Ambos autos han recibido el patrocinio de las empresas Imán y Gulf de Ecuador y llevarán la representación de la Escudería Anaconda.

La Vuelta de Ecuador está basada en la idea de los Grandes Premios y se llevará a cabo sobre un recorrido total de 3.201 kilómetros divididos en nueve etapas. La competencia circulará por caminos difíciles y trabados, por lo que será más interesante aún para participantes y público.

Serán admitidos en esta competencia autos de los grupos A y B del reglamento nacional ecuatoriano. En el primero de los grupos podrán competir autos de Turismo de Serie divididos por su cilindrada en seis subdivisiones. Este grupo está reglamentado de acuerdo a lo especificado por el Grupo 1 del Código Deportivo Internacional.

En el Grupo B podrán participar autos de todo tipo incluidos dentro de los grupos 2, 3, 4, 5, 7, 8 y 9 del Código Internacional. Habrá seis divisiones según su cilindrada.

Brasil

PROBLEMAS DE PESO

El piloto de Porto Alegre Fernando Esbroglio ha debido dejar el equipo Cinzano de Fórmula Ford por un problema realmente serio. Esbroglio pesa 90 kilos y su anatomía no era la indicada para introducirse dentro del minúsculo monoplaza. ¡Hay que adelgazar, don Fernando!

EXITOS DEL EQUIPO HOLLYWOOD

El Departamento de Prensa del Equipo Hollywood de San Pablo, Brasil, nos ha hecho llegar una información donde anuncia la integración del equipo para las carreras de Fórmula Ford del presente año. El team estará integrado por Alex Dias Ribeiro y René Lotfi quienes ya incursionaron en la primera carrera del año en Tarumá sin mucha fortuna. Pero si el éxito le es esquivo a la gente del Equipo Hollywood en materia de monoplazas, no es igual en la categoría Sport donde Luis Pereira Bueno con su imbatible Porsche 908 logró el triunfo en Interlagos en la primera carrera del año.

Mamelucos con manijas para accidentes: una solución original.

Luis Pereira Bueno: imbatible en Brasil con su Porsche 908.

PRIMER RALLY DEL AÑO

La pareja Carlos Irineu Viseti-Mauro Feijoo ganaron el primer rally del año disputado a través de 500 kilómetros entre San Pablo y Campos do Jordão. Los ganadores condujeron un Ford Corcel Cupé representando al San Pablo Rally Team. El segundo lugar lo ocupó el Ford Corcel del equipo semioficial Greco-Ford do Brasil-Fabrini. Con la participación de equipos oficiales y semioficiales de las fábricas, el rally brasileño está tomando un importante auge.

Hablando del tema rally, digamos que se disputó uno reservado sólo a periodistas especializados de automovilismo y fue ganado por la pareja Claudio Roberto Larangeira-Marcos Sartori con Volkswagen y en representación de la revista Auto Esporte.

ESCUELAS DE KART

Coincidente con el gran impulso que ha recibido en estos últimos tiempos la organización de carreras de kart en los principales autódromos del país, se encuentran funcionando a toda máquina dos academias especializadas en la conducción de estos pequeños vehículos. Las academias son la Escola Paulista de Kart y la Escola de Pilotagem Travaglini. ¿Y en la Argentina... para cuándo?

Chile

CITROËN EN EL RALLY DE CHILE

Un Citroën AX330 (similar a nuestro 3 CV) se impuso en la categoría A del Primer Gran Rally de Chile disputado sobre un difícil trazado de rutas secundarias, el noventa por ciento de las cuales fueron de tierra floja y ripio. 238 automóviles largaron la carrera y fueron poco menos de treinta los que completaron el recorrido final. El sistema incluyó dos "primes" de velocidad libre y numerosos tipos de marcha.

El ganador de la categoría A fue Tito Comparini con un Citroën AX330 quien logró superar por amplio margen al Fiat 600 conducido por Ney Kerastegian, que se clasificó segundo. En el tercer puesto un Citroën tripulado por Danilo Marincovic y tercero otro Fiat 600, el de Andrés Vial. En la clasificación general se impuso Gpico Maslov con Ford, siendo escoltado por Evaristo Murias con Fiat 125 S (doble árbol de levas a la cabeza). El tercer lugar en la clasificación general fue para el ganador de la categoría menor, Tito Comparini y su Citroën AX330.

El misterio de los 9 globos.

¿Qué globos deberá entregar el vendedor a los niños que desean tener uno distinto cada uno?

Dicen que para muestra basta un botón.
Pero, en el caso de JOKER,
la revista de la alegre figura, ni éste ni 100 entretenimientos más pueden dar una idea de la increíble cantidad de diversión, ingenio y horas muy agradables que trae cada 15 días.
JOKER, con 52 páginas de desafío a su imaginación, sus conocimientos y su ingenio.
¡Cómprela!

Revista **Joker**

La revista que desafía a su ingenio.

Complete toda la
información sobre la provincia de
Buenos Aires, con el segundo fascículo
de esta obra excepcional.
Todos los jueves, un apasionante fascículo a todo color, coleccionable.
Una obra como nunca hubo otra igual en nuestro medio.
Siga poniéndose al día con su país.

Siga coleccionando

ARGENTINA

Todo el país, hoy.

Fascículos semanales coleccionables.

tra Argentina!

Cómo coleccionar esta obra irreemplazable.

60 fascículos:
48 dedicados a la Capital Federal y a cada una de las provincias.

4 a las regiones geo-económicas.
4 a la Argentina en conjunto.
4 a la Argentina en el mundo.

Forman 2 colecciones completas, útiles y de vasta significación cultural.

Argentina:
4 tomos de 300 páginas cada uno. Cada tomo está compuesto por las páginas interiores de los fascículos. Las tapas para encuadernar aparecerán cada 15 fascículos.

Hombres y hechos en la historia argentina:
1 tomo de 240 páginas compuesto por las contratapas de cada fascículo. Sus tapas aparecerán al finalizar la obra.

Todos los jueves en su quiosco. $ 4,-

EL REINADO DE LAS

En la cuarta fecha por el Campeonato Argentino de Motociclismo se afianzan hombres y máquinas, Minguzzi (Aermachi) en la 125 y R. Ubieta (Zanella RK6) en la 175. Las Triumph en la fuerza libre y la dupla Schwed - Kleidler surge amenazante en la clase menor

Antes de su sensacional actuación al comando de la Kreidler, sorprendimos a Jorge Schwed en paternal y orgullosa actitud.

El extenso programa presentado por el Club Motociclista Porteño abarcando pruebas de Motociclismo y Karting, originó el prematuro rodar de las promocionales motonetas en la tarde del domingo 21 de mayo, cuando todavía el tiempo no había decidido en definitiva, si volvería a llover o dejaría reinar a Febo, para beneplácito de los fanáticos que poco a poco fueron llegando al Autódromo Municipal.

Los motonetistas se dieron con todo desde el vamos y a buen ritmo, marcando prometedores tiempos de 1m 35s para el trazado Nº 10, lo que dejó la impresión de una superación técnica mecánica y depurada conducción de algunos pilotos en tan indóciles aparatos, quedando para la fría estadística el promedio de casi 98 km alcanzado por E. Marciales en su triunfal gestión luego de duro trámite con R. Blanco, que en ese orden se clasificaron.

En la segunda de las pruebas, la reservada para las "diminutas cincuenta", los pronósticos se cumplieron y Jorge Schwed a despecho de una mala partida, le enroscó el puño a su flamante Kreidler y se fue solito rumbo a la victoria, a pesar de la amenazante presencia del uruguayo Estévez y su velocísima Yamaha, que debió desertar cuando discutía el segundo puesto con L. Szalay (Suzuki), quien a la postre consiguió una tranquila segunda posición, y Alfredo Ubieta (Itom) una espectacular rodada que lo dejó fuera de carrera y con una mano vendada.

Las **un octavo de litro** se dirigieron a la grilla de largada, las Aermachi alineadas en la "pole position" y una nutrida concurrencia de las Bultaco, entre las cuales hacía su debut la 6 marchas del puntano Varona en bastidor de inquietante diseño, auspiciado por la firma "Anexo J". Los prestigios de la industria nacional a cargo de dos solitarias Zanella, la de O. Verna y la Mark III de R. Ubieta, que hacía su rentrée en esta clase. Largaron y Ubieta desde el fondo, se acomodó en el lote puntero entre las Aermachi. El primer paso registró a la 11 de Catania, seguido por Minguzzi, y a su cola sorpresivamente la Mark III de Ubieta, dos vueltas más y la roja Aermachi dejó a Catania en los boxes, por problemas mecánicos insalvables. Siguieron las rondas, prevaleciendo Victorio Minguzzi sobre el empecinado Ubieta, quien se esforzaba por mantener el ritmo del puntero en loable actuación, hasta que acatando órdenes del box para salvaguardar el motor (que giraba pasado de vueltas), aquietó su andar y permitió que la diferencia con el puntero se estirara sin descuidar su segundo puesto y controlar a Incorvavia, que se había desprendido de Chinassi (Bultaco - ex Vignetti) a quien las cosas no le iban tan bien como otras veces y perdía terreno considerablemente. Así se escalonaron hasta la última vuelta, en que estos cuatro pilotos cumplieron la totalidad de las vueltas, clasificándose en quinto lugar la única cuatro tiempos del lote, la Ducatti G. Prix de F. González. Magnífica y pensada carrera de su ganador, Victorio Minguzzi, a buen promedio, y sorpresiva actuación de Ubieta, que le abre interesantes perspectivas a la categoría.

Y esta vez, sí que hubo interesante intervalo, las **horripilantes fuerza libre** salieron a la pista con controlados bramidos de calentamiento, inesperadamente bien presentadas y con vestido de fiesta, carenadas al estilo de la Vieja Europa, impresionaron a los aficionados que esta vez no se decepcionaron, ya que en escrupuloso juego de equipo las Triumph 650 de Corsini, Cristian y el retoño de Cardinale, se situaron a la vanguardia con intenciones de no dejarse superar por el uruguayo Delfor Castro, que especialmente invitado a competir con su Matcheless G-50 (similar a las usadas hace algunos años por el recordado Jorge Kissling y Chiche Caldarella) no pudo reeditar sus actuaciones en la vecina orilla, ya que sólo pudo dar una ronda, para quedarse en los boxes de espectador por problemas mecánicos y observar desde allí el accionar de los tres punteros, que viajaron en ordenado "trencito" e hicieron las delicias con un final separados entre sí por una décima de segundo, en el mismo orden que partieron y manteniendo la vanguardia Osvaldo Corsini, que de tal modo se agenció de la victoria con el mejor promedio de la categoría lograda hasta la fecha en el trazado Nº 5, 102 km y fracción.

No acallado todavía el ruido de los motores, se dirigieron a la pista las 175. En la línea de largada, con la ausencia de las Aermachi, las posibilidades quedaban a manos de las R.K.6 casi sin oposición a la vista, salvo la Bultaco de Chinassi, que demoró la partida por ajustes de último momento. Picó en forma decidida en punta la Zanella de Tony Sciacca y se retrasó González y Ubieta, quien partió en último lugar. Las primeras rondas mostraron a Sciacca (Zanella RK6) afianzándose en la punta, mientras atrás Ubieta, con el motor fuera de temperatura, superaba a varios competidores, para recién en la 6ª vuelta colocarse a la cola de Tony Sciacca. Esta posición permitió mejorar el rendimiento y ambos tiraron muy parejo durante varias vueltas, hasta que en la Nº 12 Sciacca sufrió una salida de pista por una pérdida de aceite, que tomó contacto con la cubierta

CLASIFICACION FINAL

Clase 50 F. Internac. 10 Vtas. Circuito Nº 5.

1)	Jorge Schwed (Kreidler)	14m15s8/10
2)	L. Szalay (Suzuki)	15m1s
3)	H. Saugar (Itom)	S/t

Promedio del Ganador: 89,354 km.

Clase 125 F. Internac. 20 Vtas. Circuito Nº 5.

1)	Victorio Minguzzi (Aermachi)	24m17s7/10
2)	Raúl Ubieta (Zanella Mk III)	24m38s
3)	F. Incorvaia (Bultaco TSS)	24m57s
4)	J. C. Ghinassi (Bultaco W/C 6)	20 Vtas.

Promedio del Ganador: 105,126 km.

Clase 175 F. Internac. 20 Vtas. Circuito Nº 5.

1)	Raúl Ubieta (Zanella R.K.6)	24m6s
2)	F. Incorvaia (Bultaco TSS 125)	24m15s
3)	R. Medici (Zanella R.K.6)	24m47s
4)	J. C. Chinassi (Bultaco W/C 125)	24m47s1/10

Promedio del Ganador: 105,989 km.

Clase Fuerza Libre: 10 Vtas. Circuito Nº 5.

1)	Osvaldo Corsini (Triumph 650)	12m30s6/10
2)	Cristian Rodríguez (Triumph 650)	12m30s7/10
3)	Tony Cardinale (Triumph 650)	12m30s8/10
4)	Julio Quintana (Norton)	10 Vtas.

Promedio del Ganador: 102,127 km.

Clase Motonetas: 20 Vtas. Circuito Nº 10.

Hasta 180 cm.		Hasta 130 cm.	
1)	E. Marciales (T.V.) 32m9s	1)	C. Amantini (Siam) 18 Vtas.
2)	Ricardo Blanco (T.V.)	2)	S. Battita (Vincent.)

Promedio del Ganador: 97,953 km.

Pruebas de Karting en Circuito Nº 10 de 2.625 m.

Fórmula K.: 20 Vtas.

1)	Abel S. Feijoo (Panther Herceg)	28m15s
2)	A. Cuatrocci (Titanio R. F.)	28m16s
3)	O. Sobral (Fox Herceg)	28m29s
4)	J. Palaggi (Panther Herceg)	28m39s

Promedio del Ganador: 111,498 km.

Fórmula Junior: 10 Vtas.

1)	R. Pereyra (R. F.)	15m9s
2)	E. Martire (Tit. R. F.)	
3)	R. Cinquemani (Tit. R. F.)	

Promedio del Ganador: 103,957 km.

MARCAS

Vistoso trencito de las bien presentadas Triumph by Cardinale que hicieron el gasto en la clase de mayor cilindrada.

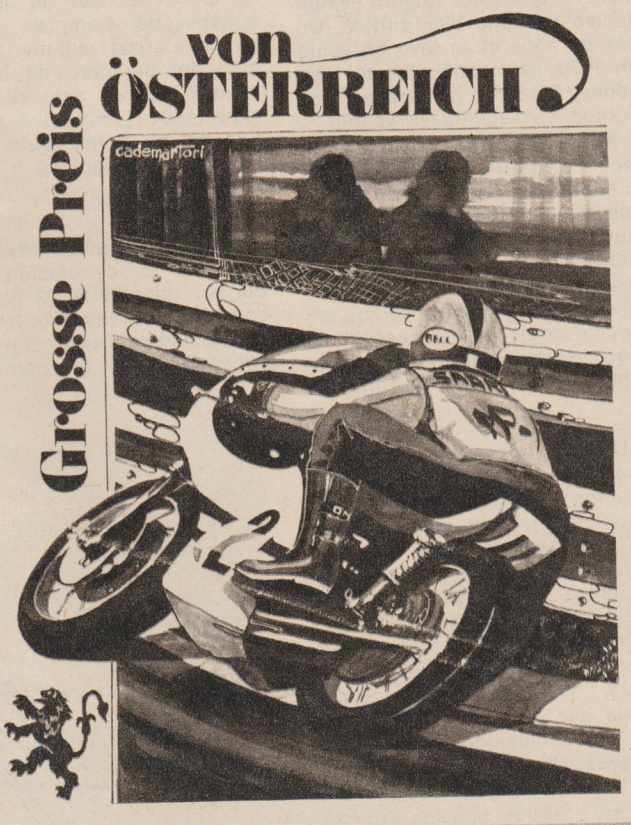
y lo dejó fuera de carrera. Esto desacomodó a Ubieta y permitió a F. Incorvaia acercarse con la Bultaco 125, que rindió excelentemente esta vez, ya que había superado a Chinassi y la R. K. de Médici, que mantenían su duelo aparte. Ubieta controló el avance de Incorvaia, luego de ser alertado desde su box y administrando la potencia de su R.K.6 se anotó la tercera victoria consecutiva de la Temporada en esta Clase, al promedio más alto obtenido desde la iniciación del campeonato argentino del presente año.

Fuera de lo analizado en materia motociclística, es indispensable señalar que tal como ha venido ocurriendo a lo largo del presente año, el programa de competencias se integró con dos lucidas pruebas de Karting, quienes transitaron en el circuito Nº 10, el que por sus características y la ausencia de la **chicana demoradora**, permitió lucir las velocísimas condiciones de los grupos motrices R. F. y Herceg, los que montados en bastidores de excelente comportamiento y audaces soluciones, hicieron las delicias de los aficionados, sobre todo, en el caso de los de Fórmula "K", los que por razones reglamentarias resultaron los más veloces de la jornada y mostró a un Abel Salmun Feijoo muy ambicioso, ya que a pesar de largar muy retrasado logró "encaramarse" en los puestos de vanguardia para así sobre el final, robarle la posición de privilegio a A. Cuatrocci y clavar un registro promedio, de 111 km y fracción.

Como prueba intermedia se realizó una de la categoría Junior, donde Ricardo Pereyra (R. F.) fue su mejor exponente al imponerse en forma amplia a 104 km de media.

motonoticias

GRAN PREMIO DE AUSTRIA: DOBLETE DE AGOSTINI



CLASIFICACION FINAL

125 cm³ - 25 vueltas - 65,80 millas.

1) A. Nieto (Derbi) ..... 29m51s4 - 99,10mph.
2) G. Parlotti (Morbidelli)
3) K. Andersson (Yamaha)
4) B. Jansson (Maico)
5) S. Bertarelli (Suzuki)

Record de vuelta: Nieto, 1m33s1 a 102,86mph. (Nuevo record.)

250 cm³ - 30 vueltas - 78,95 millas.

1) B. Jansson (Derbi) ..... 45m00s3 - 105,25mph.
2) J. Saarinen (Yamaha)
3) J. Dodds (Yamaha)
4) B. Sheene (Yamaha)
5) C. Mortimer (Yamaha)

Record de vuelta: Jansson, 1m27s7 a 108,02mph. (Nuevo record.)

350 cm³ - 35 vueltas - 92,11 millas.

1) G. Agostini (MV) ..... 50m07s2 - 110,28mph.
2) H. Kanaya (Yamaha)
3) R. Pasolini (Aermacchi)
4) J. Saarinen (Yamaha)
5) J. Drapel (Yamaha)

500 cm³ - 45 vueltas - 118,43 millas.

1) G. Agostini (MV) ..... 1h06m24s9 - 107,48mph.
2) G. Mandracchi (Suzuki)
3) Con una vuelta menos: B. Granath (Husqvarna)
4) R. Bron (Suzuki)
5) C. Bourgeois (Yamaha)

En esta tercera fecha del campeonato mundial corrida el 14 de mayo pasado, Giacomo Agostini pudo conseguir una doble victoria como tenía acostumbrados a sus simpatizantes el año pasado, reivindicando paralelamente el prestigio de la MV Agusta en 350 cm³.

A pesar de todo, una feroz persecución por parte del finlandés Jarno Saarinen en la clase 350 y el haber terminado la carrera de 500 cm³ en dos cilindros, ponen de manifiesto que no todo fue diversión en el camino a los laureles.

Para la prueba de 350 cm³, Agostini cambió su MV tricilíndrica por la nueva "cuatro" que no pudo usar en las dos primeras pruebas del torneo.

Con respecto a la carrera en sí, Saarinen se presentó en la línea de partida con la poderosa Yamaha refrigerada por agua, bicilíndrica, con intenciones de repetir lo de la semana pasada.

Las primeras vueltas se presentaron con Agostini en punta seguido por Saarinen, Pasolini y el piloto japonés Hideo Kanaya, que no acusó problemas pese a haber tenido una caída en la carrera de 250 cm³.

Luego de la vuelta seis, Agostini se vio desplazado por Saarinen, al mismo tiempo Kanaya conquistaba el tercer puesto, dejando a Pasolini cuarto.

Nuevamente Agostini se apropió del primer puesto en la vuelta once para no abandonarlo hasta el final.

En la decimosexta vuelta se determinan las posiciones que serían las definitivas: Kanaya precede a Saarinen que es vuelto a pasar por Pasolini relegándolo al cuarto puesto.

La prueba reservada a 250 cm³ tuvo como ganador al suizo Borje Jansson, que de esta manera ganó su primer Grand Prix y otorgó a la fábrica Derbi su primera victoria puntable para la categoría.

En realidad Rod Gould era el favorito de la prueba que largó primero escoltado por Dieter Braun, con Maico bicilíndrica, y Barry Sheene, que a último momento aceptó correr la segunda Yamaha bicilíndrica refrigerada por agua.

En estas posiciones Gould se perfilaba como neto dominador hasta que en la vuelta 19 entró a boxes con el motor detenido. Su mecánico, Vince French, reemplazó una bujía, pero aún así no hubo solución a los problemas, puesto que dos cojinetes y un flexible de combustible obligaron a abandonar.

Así Jansson se ubicó primero después de sostener un vibrante duelo con la Maico de Braun.

Una vez más la clase 125 deparó las mejores alternativas de la jornada.

Desde la largada, donde Mortimer puso su Yamaha primera, había cinco favoritos.

Gilberto Parlotti (Morbidelli), Angel Nieto (Derbi), Kent Andersson (Yamaha) y Borje Jansson (Maico) más Mortimer completaban la lista de candidatos.

La clase 125, contra la opinión de muchos, es la prueba que apuntala con la calidad de sus alternativas la realización de los Campeonatos Mundiales.

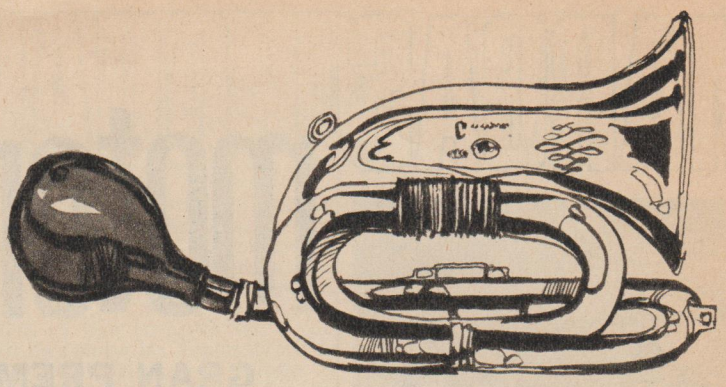
☆ Las compras de Colin Crabbe en las Indias Occidentales.

☆ REO "especial" en venta

☆ Traslaciones a Mar de Plata de un nutrido lote de aparatos.

☆ Se creó una comisión para evaluar los coches que se exportan. Importante medida de la aduana.

☆ ¿Dónde está aquel Auburn Speedster que nos visitó un día?



Para comprar una pieza con mayor valor de colección, Tito Dillon resolvió desprenderse de su Sunbeam 3 litros (1924 circa). Recibió algunas propuestas locales en el aire y alguna un poco más concreta. Luego de diez días de maduración de la oferta resolvió finalmente entregar su flamante "tourer" a míster Colin Crabbe, comprador inglés. La pieza se liquidó en cuatro mil dólares. La suma serviría para rescatar otro coche aparentemente más cotizado.

El británico Colin Crabbe fue también quien contribuyó a acelerar la corriente emigratoria en Uruguay. Recientes chimentos llegados de ultrarrío nos pusieron al tanto del viaje hacia las islas británicas de la extraordinaria Bugatti tipo 30 (ocho cilindros, dos litros) que fuera hasta el momento de la compra propiedad de Bebe Carballido. Lo más destacado del estupendo aparato era su carrocería (cola de canoa canadiense, cuatro puertas, "cubierta" de madera) "Lavocat et Marsand" y todo su estado original aunque con el trabajo de restauración incompleto. Un epílogo que se veía venir.

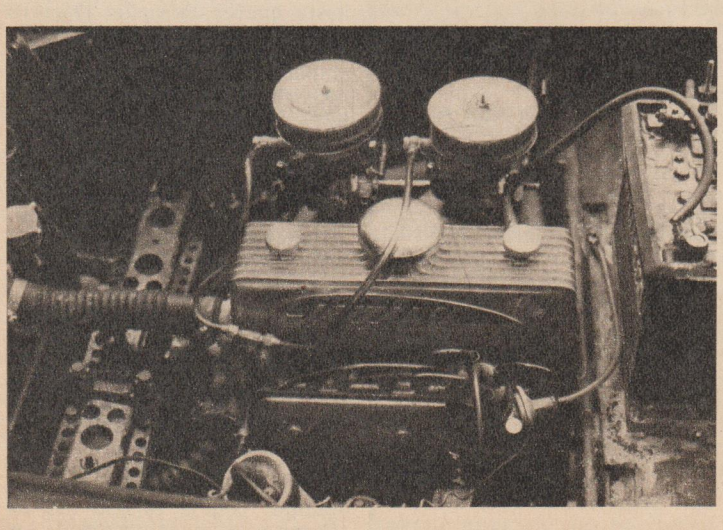
Cerca de la fábrica Chrysler, en San Justo, existe un desarmadero que hace algún tiempo estuvo bastante bien surtido. Un par de años atrás tuvo en venta un REO carrozado "baquet" en época. Pero por muy pocos días porque en seguida se vendió.

Ahora el coche volvió a aparecer, en marcha, en una rectificadora de San Martín. Y de nuevo en venta y a un precio muy razonable (algo así como 100.000 pesos viejos). Para quienes quieran hacerse de un "vintaje" (aunque algo híbrido, excelente como primer paso hacia algo mejor) pueden verlo en Libertad 1040 (San Martín).

Un día nos llamó un señor que venía desde San Juan manejando su Auburn Speedster (todo original, enterísimo). El fin de su viaje respondía a la urgente necesidad de vender cuanto antes la cotizada "americana". Pasaron los días y los porteños se mostraban fríos en sus ofertas (pretendía, cuatro años atrás, 1.200.000 de entonces) hasta que en el límite del tiempo del sanjuanino apareció un comprador que le dio 300.000 y se llevó el auto. Estaba pintado de azul oscuro, con los escapes saliendo por el capot confirmando la presencia del compresor en sus entrañas, una impresionante cola de bote remataba la furia del cochazo. Desde entonces nada se ha vuelto a saber del ejemplar. ¿Alguien puede darnos alguna información del paradero de la noble bestia? ¿O es que ya lo han exportado? (Lo cual a esta altura de la soirée sería la presunción más lógica.)

Otro coche aparentemente alejado de la circulación es la Bugatti tipo 35 A (2 litros sin compresor, Grand Prix Imitation) denominada "Tecla" por la fábrica. Después de permanecer muchísimos años en los establos de Rafael Fernandina pasó a manos de Paul Bardin y de allí al anonimato. Fuentes normalmente bien informadas intuyen una restauración a todo trapo...

Los dinámicos miembros del Club de Automóviles de Colección de Mar del Plata arrasaron con el garaje de Pablo Nápoli. En un par de visitas a Buenos Aires terminaron por llevarse un Jaguar litro y medio (Dr. García), un Studebaker 1917, un



S.O.S. de Serge Pozzoli. ¡Se necesita tapa de válvulas para Cisitalia! Dirigirse a nos.

el rincón de los veteranos

Corneta Vintage

Horch ocho en línea siete asientos y un Chrysler 1929 doble phaeton (Sr. Idiart). La contagiosa actividad de sus miembros hará que el club se convierta en poco tiempo en una potencia digna de elogio.

~

La Aduana de Buenos Aires ha resuelto apelar a una cómisión de consulta la que, a través de una entidad especializada con personería jurídica, colaborará en la tarea de evaluar, midiéndose con precios reales y vigentes en el mercado internacional, todos los coches que estén en trámite de exportarse. Así se evitará la evasión de divisas (hasta ahora los exportadores declaraban para los coches que vendían un precio falso muy alejado del real), como se los obligará a hacer una pasada por la Dirección General Impositiva (impuesto a las ganancias eventuales) y así también se les exigirá el depósito del 10 % por el derecho le exportación pero a partir de ahora en base al precio de venta verdadero, o por lo menos mucho más aproximado a éste que lo que fue durante estos últimos años.

~

Esa comisión ya está formada y ya han comenzado a aplicarse las primeras exigencias legales a todos los coches que en estos momentos están en trámite para dejar el país. Consecuencia de esta medida legal en aplicación fue que las autoridades de Ezeiza descubrieron, pocos días atrás, un cajón que iba a ser embarcado como conteniendo una carga cualquiera (de poco valor) y en el momento de revisarlo apareció (por obra de un "milagro") un antiguo Mercedes en su interior. Responsable de la maniobra fue un conocido personaje del automovilismo dedicado desde hace años a la venta de autos al extranjero.

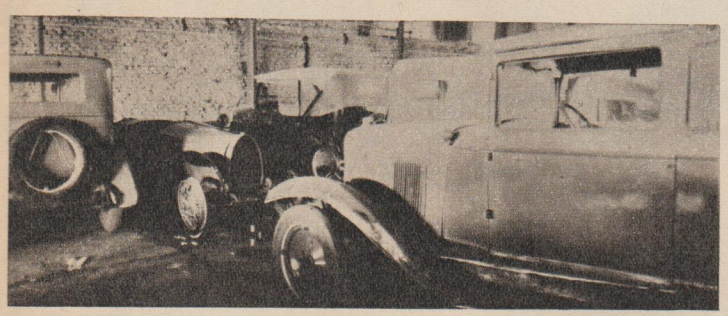
~

Otro Rolls en vías de resucitar: Eduardo Irigaray y Alexander se agenciaron en un remate un 20 HP de 1925. Estaba convertido en chatita. Actualmente en casa de Irigaray está tomando forma de cosa lógica.

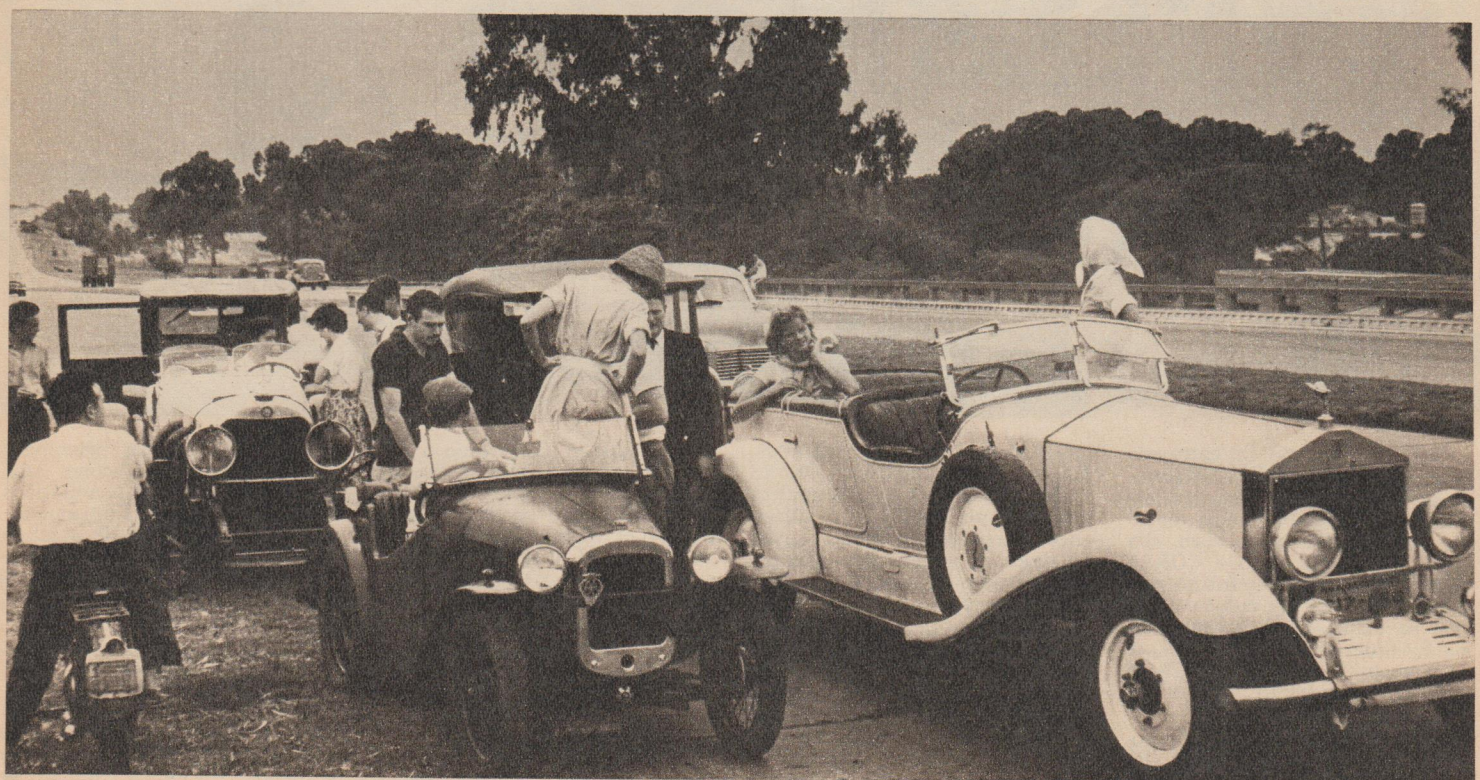
Sempre avanti, compagni!

~

Nos escribió Serge Pozzoli (200 autos en su colección particular, director de la revista "L'Album du fanatique de l'automobile", vicepresidente del museo de Le Mans) desde París. Anda a la búsqueda de una tapa de válvulas para su Cisitalia (ver foto) y le dijo un pajarito que aquí la puede conseguir. ¿Alguien nos podría sacar de la duda? Si saben del paradero de alguna, escribirnos o llamarnos. Hacerlo.



Contacto en Montevideo: la Bugatti de Bebe Carballido en el garaje donde yacía antes de emprender viaje al Reino Unido.



Triste testimonio de amigos que se fueron. Rolls a USA, más atrás Mercedes SSK vaya uno a saber dónde, pero siempre al extranjero.

COMO PREPARAR UN TURISMO N

EL PEUGEO

Ante el auge de la categoría Turismo Nacional y las continuas consultas de lectores ansiosos de participar de la manera más directa posible en ella —es decir corriendo— CORSA publica esta nota que forma parte de una serie de cuatro en la que se analizará la preparación de los cuatro modelos más populares en TN: el Peugeot 504, el Fiat 128, el Renault R 12 y los Fiat 1600 cupé y berlina.

Turismo Nacional abre la posibilidad de que participe en ella el aficionado común con bastantes posibilidades de contar con un auto de punta apto para pelearle la punta a los consagrados. Eso se ve claramente en cuanta carrera de la categoría se realiza últimamente, donde no es difícil encontrarse con hombres cuyos apellidos no suenan más que para familiares y amigos.

Pero el TN, a diferencia de otras categorías, brinda al participante una posibilidad que no abunda en otras clases de autos de competición: que el auto de carrera sea al mismo tiempo el auto de calle. Por supuesto que siempre hay más o menos exquisitez en la forma como se encara esta actividad y puede darse el caso de que alguien llegue al autódromo o a la largada con el "racer" sobre un trailer, pero el hombre común de la calle, que corre para despuntar el vicio y que no puede permitirse el lujo de tener un auto de carrera y otro de trabajo o simplemente paseo, tiene acá la oportunidad buscada. Veamos siete son los rubros principales en los que hay que poner atención. 1) El motor, 2) Neumáticos, 3) Suspensión, 4) Instrumental adicional, 5) Tanque de combustible de mayor capacidad, 6) Confort y seguridad y 7) Protección de partes vitales.

META MANO Y PEGUELE FUERTE...

Para preparar un Peugeot 504, como para cualquier otro auto,

EL MOTOR

Ya no corren los tiempos en que caña en mano y entusiasmo in mente, con motor standard se podía figurar honrosamente. La cantidad de autos presentes en

ACIONAL
OT

Con esta nota iniciamos una serie de cuatro en las que será abordada la preparación de otros tantos coches que son los más populares en el floreciente Turismo Nacional. Pautas para tener un auto de punta con guía de costos y trabajos a realizar. El reglamento

cada carrera —siempre en aumento— hace que sea imprescindible una buena preparación aprovechando al máximo las pocas liberalidades que permite el reglamento. Una buena política será la de mandar directamente el motor a un buen preparador (de los cuales, Balestrini, al que hacemos referencia en un recuadro aparte, es sólo uno de ellos) ya que el costo del trabajo completo no es de ninguna manera prohibitivo, y se tiene la garantía tácita de una tarea abordada por personal altamente capacitado.

Pero si de todos modos el trabajo lo quiere hacer el propio interesado, deberá tener en cuenta antes que nada, que la diferencia surgirá entre uno y otro motor, más que en la inventiva limitada reglamentariamente, por la prolijidad del armado y el detalle en aspectos aparentemente secundarios como mangueras, conexiones, y por sobre todo meticulosidad en el armado del conjunto. El reglamento de Turismo Nacional que comenzamos a publicar por entregas ahora, es suficientemente explícito en cuanto a qué es lo que se puede hacer y qué no. De aquello, más que poderse hacer, hay que hacer todo lo que no esté expresamente prohibido.

Consultado Carlitos Estévez —responsable del auto de Paco Mayorga, entre otros atendidos en Valmyr— encuentra el secreto del extraordinario rendimiento de ese coche (demostrado en las carreras) en el armado, el análisis en Magnaflux de cada una de las piezas vitales y en detalles como la bobina Ducellier, el árbol Balestrini, o bujías Champion N6Y reemplazando las originales N9Y. Lo demás, todo rutinario y prolijidad.

NEUMATICOS

Según lo expresa claramente el reglamento, los neumáticos son libres en su marca y tipo a condición de que sean provistos en vehículos 0 km. por sus fabricantes. Para la categoría hasta 2000 cm3 deberán ser de producción nacional. Esto hace que la mayoría adopte los Goodyear G 800 o las Fate Radial. La mínima dotación de neumáticos es de seis unidades, aunque en carreras de larga duración o ruta no pavimentada haya que contar con unas cuantas unidades más. La llanta no puede modificarse y tiene que ser la original de fábrica.

SUSPENSION

Inhibido el preparador de modificar ángulos de dirección y anclajes de suspensión, deberá manejarse para mejorar la tenida del auto, mediante el recambio de los amortiguadores por otros más duros del mismo tipo (trabajo que también puede hacer un buen amortiguadorista modificando el mismo elemento original) y también recambiando los resortes de suspensión por otros más duros, y en el caso de carreras en pista, más cortos. Estos resortes especiales —no comerciales— los fabrican los más importantes proveedores del rubro, como por ejemplo Hoesch, que los vende a los interesados únicamente en la planta fabril.

1ra Nota

504

Obsérvense —en el auto de Paco Mayorga— el detalle de la jaula antivuelco y el volante de 404 para facilitar la lectura del tablero.

INSTRUMENTAL ADICIONAL

Siempre es bueno saber en el cockpit qué es lo que pasa en el motor. Para ello el 504 trae de fábrica un tablero bastante completo, que sin embargo, puede y debe completarse en algunos casos. Es indispensable un buen cuentavueltas. Se puede optar entre uno mecánico (más exacto, pero también más costoso) o uno electrónico. Hilando fino, se pue-

de instalar un medidor de presión de nafta, otro de aceite y un termómetro para la medición de la temperatura del lubricante. El medidor de temperatura de agua del auto es suficiente para ese fin, por lo que no necesitará recambio. Para carreras de montaña, cuando el piloto se auxilia con una hoja de ruta, no estará de más la instalación de un odómetro de precisión de los usados en rally (tipo Twin Master).

TANQUE DE COMBUSTIBLE DE MAYOR CAPACIDAD

Indispensable en carreras de larga duración o de ruta, sólo puede dejarse de lado en competencias de autódromo cuyas series sean lo suficientemente cortas para que la autonomía del tanque original alcance para el suministro de nafta. Baufer es el proveedor de los mejores tanques, pero pueden conseguirse más baratos mandándolos a hacer a talleristas especializados. En el caso de que la carga esté en el interior del baúl del auto, deberá cumplir una serie de requisitos (descarga de gases, embudo-boca, etc.), explicados en el reglamento.

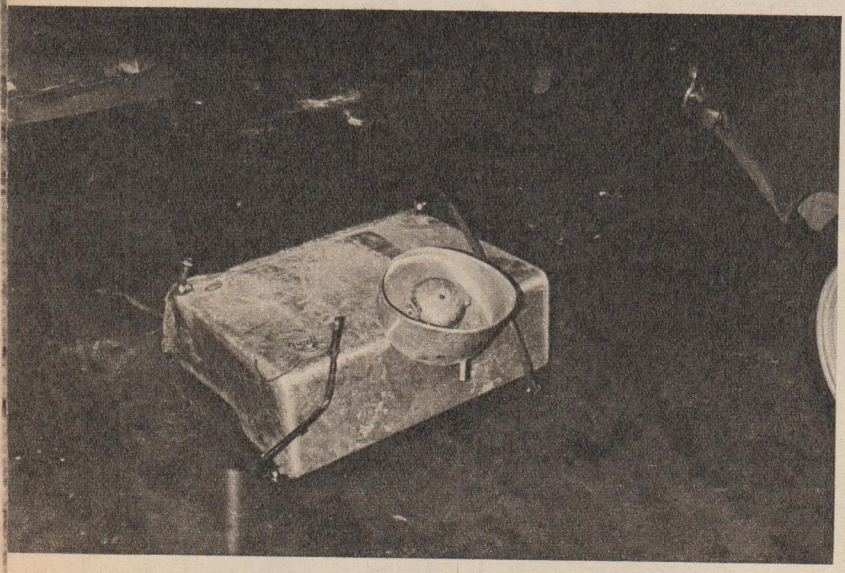
CONFORT Y SEGURIDAD

La jaula es, además de obligatoria, imprescindible. Hay varios especialistas (Baufer, Cañossilen) que las hacen en serie, desarmables. El parabrisas es conveniente reemplazarlo por otro irrompible (tipo Triplex) especialmente si se concurre a carreras en montaña con ripio suelto, aunque en autódromos asfaltados nunca está ausente el fantasma de las roturas por alguna piedra aisla-

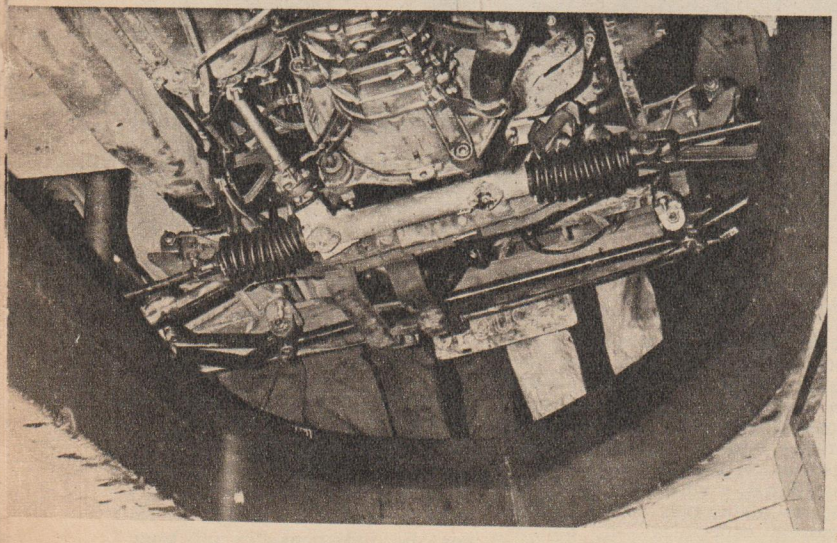
RAZONES DE PESOS

Juego de cubiertas radiales (Goodyear G-800, Fate Radial o Firestone Cavallino) 6 cubiertas	$	1644,00
Juego de 4 resortes Hoesch especiales	$	280,00
Tanque de nafta de 100 litros, con boca de carga rápida, rebase, etc. (Baufer)	$	750,00
Jaula antivuelco desarmable, homologada con colocación (Baufer)	$	650,00
Palanca de cambios al piso colocada para caja BA7 (Recor)	$	390,00
Palanca de cambios al piso colocada para caja modelo anterior a la BA7 (Recor)	$	250,00
Butacas (cada una)	$	400,00
Motor (Balestrini, precio promedio)	$	2000,00
Cinturones de seguridad (el juego)	$	200,00
Cuentavueltas mecánico (con flexible y acople)	$	550,00
Cuentavueltas electrónico (colocado)	$	380,00
Indicador de presión de nafta (colocado)	$	215,00
Indicador de presión de aceite mecánico (colocado)	$	350,00
Indicador de presión de aceite eléctrico (colocado)	$	250,00
Indicador de temperatura de aceite (colocado, c/bulbo)	$	300,00
Volante deportivo	$	200,00
Parabrisas Triplex nacional	$	650,00
Parabrisas Triplex importado	$	900,00

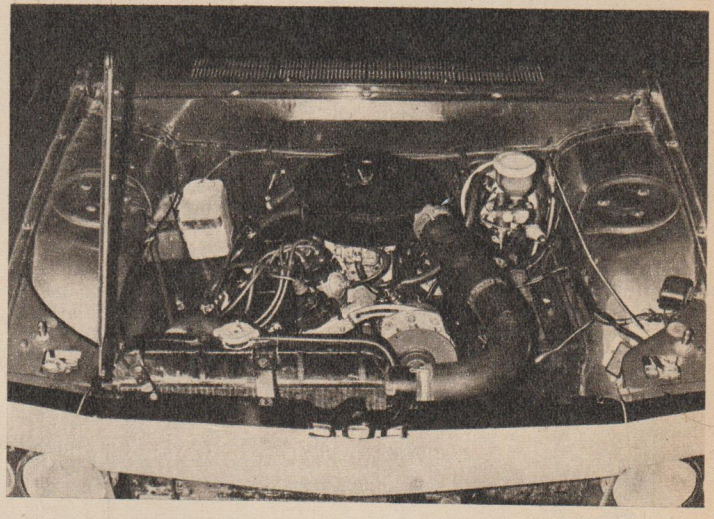
Si sumamos el valor de todos estos elementos, nos dará una parva de mangos tan impresionante que se nos quitará la gana de correr no sólo en TN sino también en cafeteras o kart. Los precios son en pesos Ley 18.188.



Tanque de nafta para 100 litros, alojable en el baúl. El embudo incorporado en la toma de carga rápida, satisface las exigencias reglamentarias.



En primer plano la carcaza de la caja de velocidades y más atrás el carter con su protección de dos planchuelas. En el diferencial se coloca una plancha de acero completa, de 1/4 de grosor.



EL MOTOR, Y COMO, POR CUANTO

Una de las erogaciones mayores para el que se decide a poner su auto T.N. lo constituye la preparación del motor. En Turismo Nacional, para quedar encuadrado dentro del reglamento, no son muchos los elementos que se pueden cambiar. Pero para tener un auto con ciertas posibilidades, hay que meter mano.

Para dar una cabal idea de lo que hay que hacer, nada mejor que referirnos al trabajo que hace en los 504 para T.N., Rafael Balestrini, responsable de muchos de los "yeyos" más veloces.

Balestrini (Mendoza 4263, Capital) como primera medida requiere a sus clientes que le entreguen el motor suelto, es decir sin el auto al que está prendido de fábrica. En el plazo de quince días aproximadamente y por el pago de una suma que puede fluctuar entre los $ 1.800 y $ 2.000 según el estado del motor nuevo o seminuevo, que puede incrementarse aun si es muy usado, Balestrini entrega el motor con la mostaza puesta, carburado y probado en banco con una potencia garantizada de 107 HP SAE. Detalle de los trabajos:

—Desarmado total del motor.
—Rectificación del cigüeñal.
—Se colocan cojinetes de biela y bancadas nuevos.
—Se colocan camisas, pistones, aros y pernos nuevos.
—Se equilibra y balancea todo el conjunto motor.
—Control de medidas en alojamientos de cojinetes de biela y bancada.
—Suministro de árbol de levas especial.
—Embujado del block en alojamiento del árbol de levas.
—Suministro de juego de botadores nuevos y controlados.
—Rectificado de válvulas y asientos de válvulas.
—Rebajado de base de tapa de cilindros.
—Suministro de resortes de válvulas internos —en reemplazo de los originales— de mayor duración.
—Provisión de junta de tapa de cilindros de 0,8.
—Armado con chequeo general y puesto a punto de árbol de levas.
—Colocación en el banco de pruebas y carburación.

da. Si no se quiere efectuar el gasto bastante importante que presume el Triplex, se puede incorporar el clásico protector de tejido metálico que tiene la gran contra de disminuir grandemente la visión. En el caso del 504, es aconsejable el cambio del volante de dirección original por el del 404, ya que la forma de éste facilita la perfecta visualización de los instrumentos del tablero.

La palanca al piso es casi una necesidad. Hay varias en plaza (Recor, Telecontrol, Circuito Uno) que, instaladas en el auto, evitarán en gran medida problemas de varillajes, a los que no es ajeno el auto. El tapizado del respaldo del asiento trasero, será provisto de bolsillos para llevar en ellos repuestos y herramientas en orden de ser usados en el momento indicado y sin pérdidas de tiempo.

Por último, las butacas pueden ser cambiadas por otras más anatómicas, lastradas convenientemente para igualar el peso de las originales. Esto —que presume un desembolso bastante importante— puede obviarse. Pepe Migliore —para citar un caso— usa las originales y tan contento. Hay muchos proveedores de butacas, debiéndose buscar en las tapicerías de automóvil. Los cinturones de seguridad, se recomienda que sean de tipo arnés, aunque los combinados de cintura-bandolera también pueden usarse por reglamento.

PROTECCIONES DE PARTES VITALES

Se recomienda la protección de la caja, cárter y diferencial. Lo más aconsejable es la fijación por debajo de esos elementos, de planchuelas de acero con forma de patín. La chapa a utilizarse puede ser de planchuela de 1/4 ó 3 mm. fijándosela en sentido longitudinal con respecto al auto mediante abulonamiento. En carreras en circuito pueden ser retiradas ya que no son necesarias.

Butacas anatómicas y caja de cambios con comando por palanca al piso.
Dos comodidades que hacen más agradable y segura la conducción, pero que pueden obviarse.

REGLAMENTACION DE LA CATEGORIA TURISMO NACIONAL (CADAD)

ARTICULO 1º — VEHICULOS DE TURISMO NACIONAL — DEFINICION. Son vehículos de turismo fabricados en gran serie en el país, cuya documentación de fabricación haya sido aceptada por la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (CADAD). En base a esta documentación, será confeccionada una Ficha Técnica de cada vehículo. Esta tendrá el carácter de ficha de homologacion

La evolución que se produzca en los diferentes modelos, será aceptada siempre que no se trate de variantes que afecten la performance del vehículo. En los casos que así fuere, a juicio de CADAD, los mismos entrarán en vigor cuando el fabricante justifique la producción mínima de elementos fijados en las cantidades que indica el Artículo 2º.

Estos vehículos podrán participar en las competiciones, con los límites de las modificaciones y montajes autorizados que se especifican a continuación en el Artículo 4º. Fuera de estas autorizaciones, toda pieza deteriorada por el desgaste o por accidente no se puede cambiar más que por una pieza de origen rigurosamente idéntica a la que se sustituye.

ARTICULO 2º — FABRICACION MINIMA Y NUMERO DE PLAZAS. Deberá fabricarse un número mínimo de 1.000 unidades para las clases de "hasta 2.000 cm3." y 500 unidades, para la clase de "más de 2.000 cm3". Las cantidades de fabricación mínima fijada, se entiende en ejemplares idénticos en doce meses consecutivos y tener por lo menos cuatro plazas, salvo cuando su cilindrada-motor sea inferior o igual a 700 cm3, en cuyo caso su constructor pueda entregarlos en versión de dos plazas.

No podrán participar vehículos con más de 5 años de antigüedad de producción.

ARTICULO 3º — CLASES DE CILINDRADA. Los automóviles serán clasificados según la cilindrada de su motor.

CLASE "A": Cilindrada hasta 850 cm3; CLASE "B": Cilindrada de 851 cm3 a 1.300 cm3; CLASE "C": Cilindrada de 1.301 a 2.000 cm3.; CLASE "D": Cilindrada superior a 2.000 cm3.

ARTICULO 4º — MONTAJE Y MODIFICACIONES AUTORIZADAS. a) **APARATOS DE ALUMBRADO.** Todos los aparatos de alumbrado y de señalización deben estar de acuerdo con los Reglamentos administrativos del país. Los aparatos de alumbrado que forman parte del equipo normal del vehículo deben ser los previstos por el constructor y deben permanecer conformes en cuanto a su funcionamiento con lo previsto por el constructor para el modelo considerado.

Se deja entera libertad en lo concerniente al vidrio de protección del faro, el reflector y las bombillas.

Se autoriza el montaje de faros suplementarios con la condición de no sobrepasar un total de 6 faros no comprendidas las luces de posición o de población. En caso necesario podrán montarse por embutición en la parte delantera de la carrocería o en la parrilla, pero las aberturas que fueran practicadas con este fin deberán estar completamente obturadas por los faros.

Se considera como faro toda óptica cuyo haz luminoso crea un rayo de profundidad dirigido hacia adelante.

Se autoriza el montaje de un faro de marcha atrás, por embutición en la carrocería si es preciso, pero con la condición de que sólo pueda utilizarse cuando la palanca de cambios está en la posición de "marcha atrás", y bajo reserva de la observación de los reglamentos de policía sobre esta cuestión.

Está prohibido el montaje de faros de techo u otros faros orientables.

Podrán aportarse derogaciones a estas prescripciones con la condición de que éstas estén explícitamente previstas en el reglamento particular de la prueba.

La marca de los aparatos de alumbrado es libre.

b) **DEPOSITOS DE CARBURANTE Y DE LUBRICANTE.** Deben ser los montados normalmente por el constructor en el modelo considerado. Si para el referido modelo se han previsto normalmente depósitos de capacidades diferentes, no se admitirán más que los que equipen, al menos, al número de vehículos de dicho modelo previsto en el artículo 2º).

Cuando se realicen carreras de largo aliento, el Reglamento Particular de la Prueba podrá prever la utilización de un depósito de mayor capacidad.

El emplazamiento y dimensiones del orificio o boca de llenado, puede ser cambiado a condición de que la nueva instalación no forme una protuberancia fuera de la carrocería y presente plena garantía contra toda filtración de combustible hacia los compartimientos interiores del automóvil. En el caso de que el tanque y su orificio o boca de llenado fueran montados en el baúl trasero deberá preverse un sistema de ventilación al exterior de la carrocería constituido por un conducto de goma sintética o plástico, ubicados y diseñados de manera que eviten derrames de nafta en caso de vuelco del automóvil y nunca deberán desembocar cerca de los tubos de escape o de los frenos. Deberá preverse un embudo recolector de derrames de por lo menos 50 mm. de altura.

c) **MOTOR.** Estrictamente de serie. Será libre:

a) El árbol de levas, respetando la alzada original de válvulas, medida en las válvulas.

b) Los resortes de válvulas, a condición de respetar el número de origen.

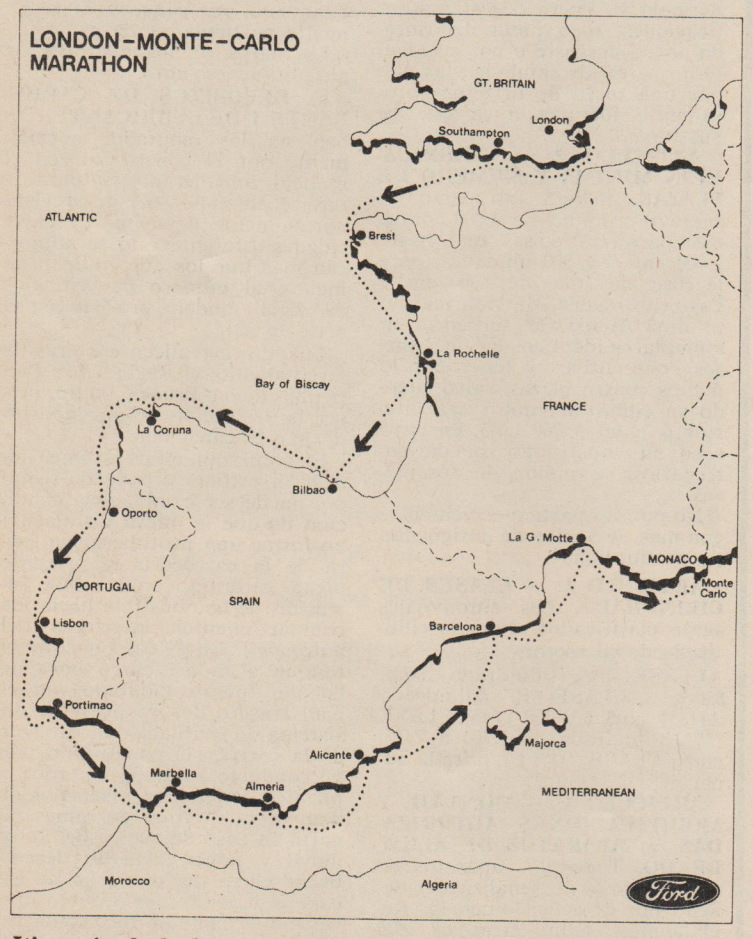
Se permite cepillar la tapa de cilindros en un plano paralelo al original, hasta la profundidad de un milímetro (0,001 m).

nauticias

LONDRES-MONTECARLO

El próximo diez de junio a las diez de la mañana se inicia la competencia motonáutica más asombrosa que jamás se haya organizado: a lo largo de 2.700 millas marinas (o sea unos 5.000 km), las más poderosas lanchas del mundo partirán para unir Londres con Montecarlo. Hace unos cuatro o cinco meses PARABRISAS CORSA publicó el plano del circuito y la lista de competidores. Hoy volvemos a dar el circuito ya que ha habido una pequeña modificación en las escalas del sur de Francia. En cuanto a los participantes aún no tenemos la información definitiva, pero hay más de cincuenta inscriptos. Recibirán la orden de largada de la princesa Margarita de Inglaterra y los premios en una recepción en el palacio real de Montecarlo. El premio en efectivo al ganador será de 5.000 libras esterlinas, o sea unos quince millones de pesos moneda nacional, el segundo siete millones y medio y el tercero cinco. La lista de trofeos, recuerdos, emblemas, medallas, obsequios, etc., asusta. Mejor ni nombrarla.

Por razones de seguridad los organizadores han exigido (y serán inflexibles) que cada lancha sea equipada con al menos dos motores, dos hélices, que pueda desarrollar una velocidad de 24 nudos y una tripulación mínima de tres personas, todos con licencia de piloto internacional y dos de ellos operadores de radio con patente. Hay que llevar dos equipos de radio y elementos de seguridad íntegros. Las embarcaciones con cabina tienen que correr completamente alistadas; con provisiones, agua potable, etc.



Itinerario de la Londres-Montecarlo. 5.000 km. y cinco países.

FORD SE PREPARA

Con el aún fresco recuerdo de su victoria en el Rally Safari del Este Africano, Ford se prepara para algo mayor: la Londres-Montecarlo, que como informamos en lugar aparte, se corre del 10 al 24 de junio. Ford larga su equipo oficial y otros apoyados a fin de confirmar en el agua lo que ha demostrado en otras partes, como en el caso del Rally Copa del Mundo Londres-México 1970: que cuando hay que andar mucho tiempo seguido y a mucha velocidad, Ford tiene motores aptos como el que más. En esa oportunidad Ford clasificó tres coches en los cinco primeros puestos y cuatro en los primeros doce.

En la carrera off-shore Londres-Montecarlo una de las más firmes esperanzas de la Ford la constituye el piloto Timo Makinen, quien se adjudicó en 1969 la competencia alrededor de Gran Bretaña corriendo con Pascoe Watson. También ha de correr una mujer, la condesa Fiona Arran, quien acaba de batir el récord mundial de velocidad en la categoría OP 1 con 85,6 millas por hora; llevará de acompañante a Lady Violet Aitkin, vieja corredora de off-shore y del equipo Ford. Uno de los equipos sostenidos por Ford para esta competencia se llama Ford Powerboat Team y consiste en tres lanchas con cabina, provistas por dos o cuatro, según el caso, motores Ford 250 HP, marinizado por Sabre Marine de Poole, en Dorset, cuyos datos ya publicara PARABRISAS CORSA no hace mucho. El otro equipo es el Ford Sport-Shead Powerboat Team, con otras tres lanchas con cabina diseñadas por el arquitecto inglés Don Shead y la misma planta propulsora. Entre estos equipos "oficiales" y los otros "privados" que participan, el número de motores Ford será superior a 30. El motor de 250 HP, seis litros de cilindrada y que se prepara para su prueba de fuego, fue presentado hace apenas quince meses en el Salón Internacional de Londres, habiendo obtenido su primer halago mundial en el lago Windermer batiendo el récord mundial de velocidad en su categoría. Veamos algunos detalles de los equipos Ford.

El HTS, miembro del equipo Ford para la Londres-Montecarlo.

Ford Powerboat Team: se compone de tres embarcaciones, a saber: 1) Ford Cammenga, tripulada por Timo Makinen, Pascoe Watson, Derek Moris y Tony Mayes. El casco tiene 45 pies de eslora, totalmente de acero y 1.000 HP instalados. Su tripulación no es precisamente de novatos. Makinen con Watson se llevaron la Maratón alrededor de Inglaterra, además es experto en rallys de automóviles de larga duración y en lanchas debutó ganando la off-shore de Finlandia en 1966. Watson por su parte, con sólo 26 años, se dedica principalmente a la categoría con cabina y es corredor de primera línea. Derek es director de una fábrica de juguetes y su mejor actuación es el tercer puesto en la agotadora Cowes-Torquay-Cowes. Finalmente Mayes, 28 años, amigo de Watson y su acompañante en casi todas las carreras.

2) Ford Express, tripulado por Lady Aitkin, condesa de Arran, Vic Miller y Brian Wilde; 32 pies de eslora y en fibra de vidrio. Lady Aitkin corre permanentemente, habiendo obtenido triunfos en la clase con cabina. La condesa de Arran no sólo corre en off-shore sino que ha participado en las Seis Horas de París, finalizando 14 sobre 94. Las acompañan dos conocidos off-shoristas ingleses: Vic Miller (piloto) y Brian Wilde (navegador).

3) Nauti Ford, tripulado por Alan Betteridge, John Frost, Clive Ashton y Andrew Coombs; casco de 28 pies de fibra de vidrio. Betteridge es conocido como un piloto que siempre llega; de diez Cowes-Torquay en que participó llegó en nueve. Frost combina la motonáutica de altura con su hobby de velerista y es ex corredor de hidroplanos, habiéndose clasificado campeón inglés de los mismos en 1958. Ashton es también de extracción de velas; Coombres un novel de 25 años.

Ford Sport-Shead Powerboat Team: también tres embarcaciones.

1) Gee; casco de aluminio de 45 pies —1.000 HP— tripulado por Edward Greenall, Víctor Linthune, Alf Cartwright y Ossie Le Goupil. Greenall ha vencido en el Needles Trophy en 1967, Guards International Race 1968 y participa frecuentemente en carreras de altura. Como navegador se desempeñará Linthune, compañero permanente del piloto Greenall. De los otros dos tripulantes no se tienen detalles.

2) HTS: embarcación de madera de 33 pies de eslora. Esta embarcación tuvo en su momento el récord mundial de velocidad comandada por el mismo Hilton. La tripulan Ralph Hilton, Mike Bellamy y Eddie Charter.

3) Titanic Too: crucero de lujo de propiedad de Michael Campbell, quien lo pilotea acompañado por su hermano Richard, David Vaughan y John Irvine, este último director de la Avenger Boat Company.

¿Cuál será el resultado de tanto esfuerzo y capital arriesgado? La respuesta sólo puede hallarse detrás de 5.000 kilómetros de océano.

NUEVO PRESIDENTE Y NUEVOS MOTORES

Se realizaron en Bruselas las reuniones anuales de la Unión Internacional Motonáutica y entre otras cosas se procedió a la elección del presidente de la Comisión off-shore, donde uno de los candidatos más firmes era nuestro compatriota Ricardo Krieger. La personalidad y actividad de Krieger han conseguido en pocos años que se tenga muy en cuenta a la Argentina en esas reuniones, y por eso había un gran número de países que lo apoyaban. El resultado final de la elección dio la presidencia al francés Robert Gallaire con 13 votos, segundo Krieger con 12 y tercero William Wishnick con 2 votos. Estos últimos dos votos fueron los correspondientes a Canadá y Estados Unidos. Obviamente si estos dos países hubieran apoyado a Krieger en lugar de votar a un candidato que no tenía chance otro hubiera sido el cantar. De todas

J. R. Krieger. "No quedarse estancados; siempre adelante".

formas es una indicación de que hay una posición fuerte argentina en la motonáutica y lo conveniente que es estar presente en este tipo de reuniones. Por otra parte Krieger ha sido confirmado como miembro de la comisión off-shore. El presidente de la comisión saliente, el representante inglés Neecell, ha sido elegido vicepresidente de la Unión Internacional Motonáutica y, según parece, fue el que más o menos dirigió la elección de Gallaire, el que, muy naturalmente, debe haber quedado agradecido. Ergo, Inglaterra sigue con mucha presión en la comisión off-shore.

Una de las determinaciones más importante tomadas precisamente en dichas reuniones se puede trasformar en un impresionante dolor de cabeza para la marca Mercury de motores marinos, que reina sin discusión en la categoría máxima de off-shore por intermedio de sus impresionantes Mercruiser de 494 pulgadas cúbicas y que pasan de los 500 HP. En efecto, la determinación tomada reduce la cilindrada para las clases OP1 y C1 de 1.000 pulgadas cúbicas a 800 pulgadas cúbicas, a partir del 1 de enero de 1975. Así quedan eliminados los Mercruiser mencionados, ya que cada lancha lleva dos y la suma total de cilindrada pasaría de los 800 dados como límite. De mantenerse así las cosas (y ya está resuelto como definitivo) la Mercury va a tener que preparar algo cerca de las 390 pulgadas cúbicas.

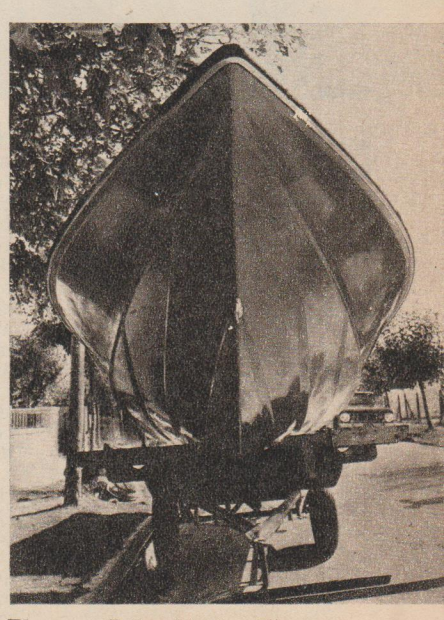
Para terminar con las novedades de la U.I.M. digamos que como presidente fue elegido un industrial italiano de apellido Catella, corredor en su juventud de automóviles y motocicletas, piloto de pruebas, etcétera.

OFF-SHORE EN EL RIO DE LA PLATA

A muchos meses de la próxima temporada ya comienza a moverse Krieger para reavivar los fuegos aún no apagados de nuestra actividad off-shore. Y sobre bases bastante serias y esperamos que efectivas. En contar a los sudafricanos. En cuanto a llevar lanchas de Producción a correr a Sudáfrica se tiene en principio el apoyo uruguayo para el trasporte de las embarcaciones de Montevideo hasta Sudáfrica y vuelta.

Las Gacelux de Pagliettini. Esperan a los sudafricanos.

creto es que ha intervenido en la constitución de una zona regional para el Hemisferio Sur, similar a la que existe para la zona europea. La intención es trabajar en conjunto y efectuar competencias de diversa índole entre los aficionados de Sudáfrica y Sudamérica, a saber: Argentina, Brasil, Uruguay, Venezuela, Angola, Mozambique y Rhodesia. Krieger ha sido designado coordinador y ya comenzó a trabajar en la idea de que se realice la primera competencia en el próximo verano, trayendo al Río de la Plata alguna o algunas embarcaciones sudafricanas para intervenir en las clases Producción o Atlántico. Podría ser algún crucero. Además se aprovecharía este verano para subdividir la clase Producción en lanchas abiertas y con cabina (cruceros) lo que con una buena promoción conseguiría más inscriptos para enfren-



El casco Delta Marine Tigre. ¿A Sudáfrica?

Después del accidente que sufriera a bordo de un F-1., en San Juan, en el mes de agosto de 1970, Raúl Kissling reingresó exitosamente en el automovilismo deportivo, F-2. de por medio. Una excelente actuación en Concordia y un segundo puesto en la competencia de Mendoza así lo atestiguan

EL R
DE R

por JULIO F. PEREZ BALBI
fotografías de ALFREDO ALBORNOZ

Hace un año y medio aproximadamente, Raúl Kissling sufrió un grave accidente mientras se corría en San Juan una competencia de Fórmula Uno. El despiste y hasta un principio de incendio, hicieron que permaneciera en inactividad desde el accidente hasta unos meses atrás en que reapareció en Fórmula Dos, la categoría de sus amores y en la cual obtuvo sus éxitos más importantes dentro del automovilismo. Se había cortado en aquel momento una ascendente trayectoria.

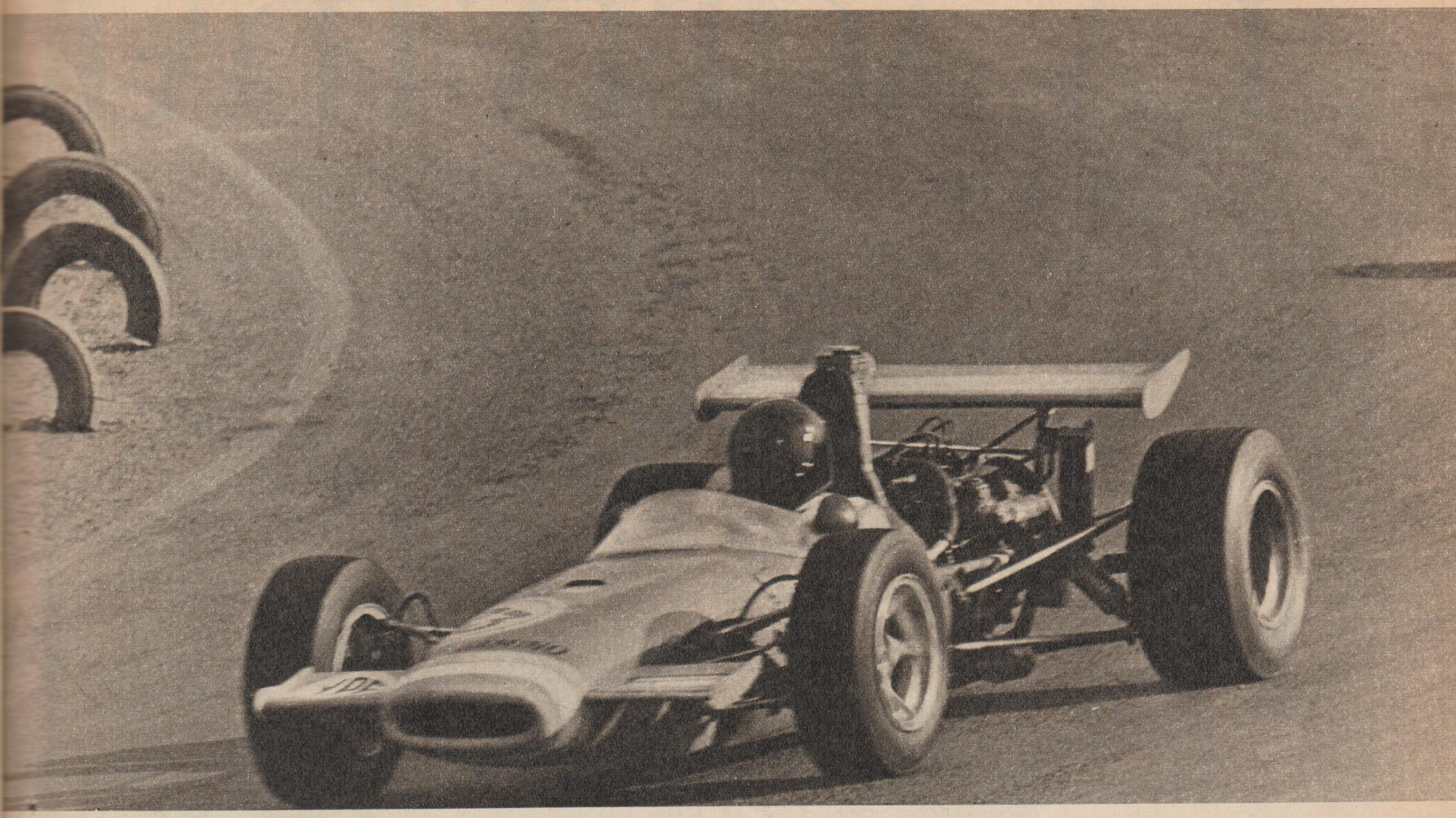
Durante ese año y pico posterior Kissling se restableció físicamente —el problema más grave fue con el ojo izquierdo— pero perdió contacto con el automovilismo deportivo justamente cuando pasaba por su mejor época. Era el **number one** del equipo del A.C.A., tenía muchas posibilidades de viajar a Europa y estaba en muy buenas relaciones con la Comisión de Concesionarios Chrysler y el clan Bellavigna. Precisamente se accidentó mientras conducía el Pianetto-Dodge de los Hnos. Bellavigna.

Pasó el tiempo, la recuperación fue total y volvió al automovilismo activo. Gracias a una buena mano del ingeniero Cigliutti se agenció un chasis Rafaela, con mucho de Crespo, y se inscribió en Concordia. La reaparición demostró fehacientemente que Kissling seguía siendo el mismo de siempre, el piloto de primera línea, fino, veloz y con muchos conocimientos de mecánica (no olvidar que un motor de su preparación resultó segundo en el concurso de preparadores Peugeot). En el circuito de Los Barrancos, en Mendoza, logró un segundo puesto detrás de Passadore en la clasificación además de ganar la tercera serie. Todo con un auto que, dicho sea de paso, no es

"Cada vez estoy más contento con la F-2. La carrera de Mendoza fue bárbara y por fin parece que la categoría encontró el camino a seguir."

El Rafaela-Crespo-Fiat. Una menesunda de fierros que dio excelentes resultados porque hay experiencia y conocimientos de sobra en el tema.

"En el equipo de Cigliutti todo funciona a la perfección. Farina, el propio Cigliutti y yo nos llevamos a las mil maravillas. Somos amateurs ciento por ciento y sólo buscamos satisfacciones técnicas con nuestros autos, y deportivas para nuestro equipo."



EGRESO
RAUL KISSLING

de lo mejor que hay en la categoría.

La exitosa reaparición de Raúl Kissling en el automovilismo originó un rumor. Se comenta que Kissling volvería a integrar el equipo criollo del Automóvil Club Argentino, cosa que podría desembocar en una incursión por la escuela de Perfeccionamiento de pilotos que dirigirá Héctor Staffa. Con respecto a Europa, Raúl Kissling es quizá muy escéptico. **"Ante todo quisiera saber si estoy capacitado para ir a Europa. Nuestro automovilismo no da para que conozcas cuál es tu límite. Nunca corrés consecutivamente al límite, cuando estás con todas las lamparitas encendidas siempre le falla tal o cual cosa al auto y no podés emplearte a fondo. Cuando vos y el auto andan bien le pasa todo lo contrario a tus rivales y te quedás sin patrón para medirte... No hay mucha paridad mecánica ni confiabilidad mecánica en los autos como para que en cada carrera se den las condiciones para que exista lucha en cualquier posición, y de esa manera te tengas que emplear a fondo... Por todo eso te digo que no conozco mi límite, ni tengo patrón para medirlo. Creo que como mi caso son todos, o por lo menos la mayoría en nuestro automovilismo. Ahora, que me crea capacitado o no, ése es otro cantar... A ciencia cierta te repito: no sé si estoy capacitado para ir a Europa, no conozco mi límite."**

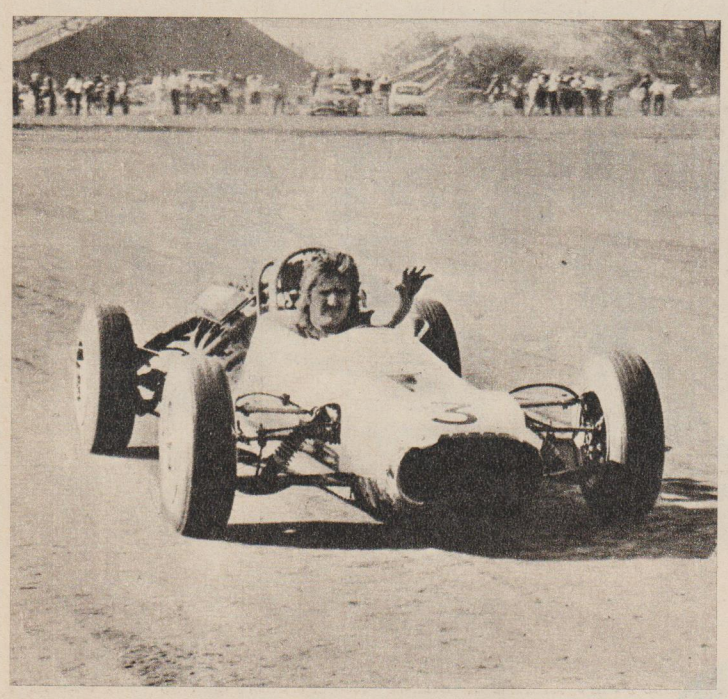
La única diferencia entre el Raúl Kissling de antes y el de hoy radica solamente en la falta de entrenamiento. **"Me falta un poco de confianza en mí mismo. A veces no me tiro tan fuerte en un viraje porque no sé cómo reaccionaría ante un imprevisto. Eso es falta de entrenamiento y nada más. Antes era distinto, si me mandaba fuerte en un curvón lo hacía tranquilo porque anteriormente lo había probado en una carrera anterior o conocía mi auto bien a fondo. Pero ya te digo, es falta de entrenamiento y nada más, en unas carreras más mi comportamiento será idéntico al de años atrás."**

Auspicioso regreso de un piloto joven. Sacudido por un accidente, por el riesgo calculado que todos tienen muy en cuenta y que en este caso, si bien no tronchó una campaña deportiva, evidentemente tiró por la borda mucho de lo bueno que Kissling había hecho hasta ese momento. Por lo menos el apellido perdió actualidad, su nombre dejó de sonar consecuentemente hasta estos días, en los cuales **Rauli** Kissling está abocado a recuperar el terreno perdido para volver a ser el piloto de primera línea, el hombre acostumbrado al triunfo que tanto de bueno hizo por el automovilismo nuestro.

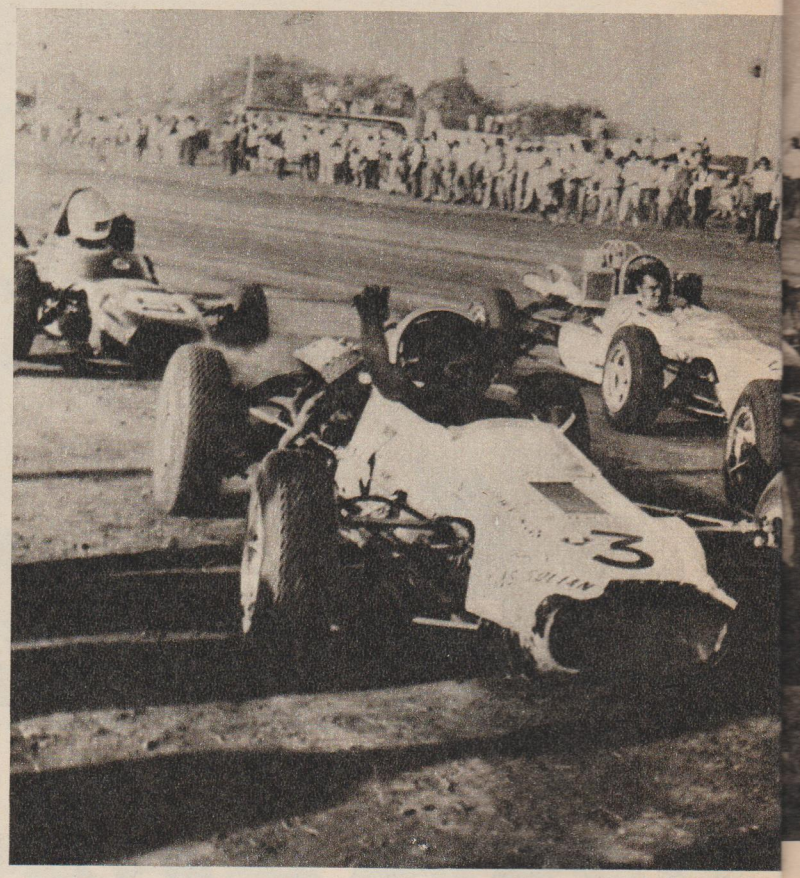
LA ACTIVIDAD

SANTA FE

LIMITADA SANTAFESINA EN VENADO TUERTO



El brillante ganador Juan José Ramini momentos después de ganar la competencia.



Juan José Ramini y Raúl Guagliano, clasificados en ese orden en la prueba final.

Con la competencia de Limitada Santafesina disputada en Venado Tuerto finalizó una etapa de dicha categoría. Caducó el reglamento, y por lo tanto en lo sucesivo no podrán participar los motores Chevrolet, que tan buenas performances cumplieron hasta el presente. Consecuentemente también finalizó la intervención como piloto de la especialidad de Juan José Ramini, ganador en Venado, y actual puntero del campeonato. Ramini ha vendido su máquina, y en el futuro se dedicará a la Mecánica Argentina Fórmula Dos, aunque no se descarta que intente volver a la Limitada con un nuevo coche a construir. Aunque esto último ya es relativo, ya que el volante de Villa Constitución tratará por todos los medios de sentar cabeza en la F-2.

La jornada venadense tuvo matices de interés desde el comienzo. Ya en las pruebas clasificatorias se vivieron momentos de "esos" que les gusta a los aficionados. Santiago Rossi fue uno de los primeros en clasificar, y obtuvo el mejor tiempo. En las últimas tandas clasificatorias salieron Sarich y Guagliano. Al tratar de salir de la primera curva, el coche de Sarich realizó un medio trompo, y al tratar de acomodarlo sufrió un encontronazo con el auto de Guagliano, que sufrió la rotura de la trompa y del radiador. Sin embargo, los mecánicos del equipo Meifa pudieron reparar y Guagliano estuvo en su serie eliminatoria.

La cantidad de anotados alcanzaba a 23. El reglamento estipula que en este caso se deben disputar dos series. Sin embargo, el comisario deportivo, con buen criterio, prefirió diagramar el programa sobre tres series, ya que el circuito era corto (aproximadamente 1000 metros) y muy trabado.

La primera batería fue para el joven José Luis Bengoechea, quien desde un primer momento se adueñó de la posición de privilegio, y con un andar seguro fue plasmando la victoria, sin dejar en ningún momento que Rossi le diera alcance. Por lo realizado, y por los antecedentes que cuenta, encontramos en Bengoechea a uno de los futuros volantes con más posibilidades dentro de la zona.

La segunda serie hacía pensar en un "plato fuerte". Y así fue. Guagliano, que largó desde atrás, fue ganando posiciones en la largada, y al cumplirse la primera vuelta se había colocado segundo. Pese a ello en ningún momento, en el resto de la serie, pudo darle alcance a Ramini, que además de contar con un excelente medio mecánico, doblaba a la perfección, y en este aspecto, en un circuito trabado, eso tiene mucho que decir.

PRIMERA SERIE 12 VUELTAS

1º José Luis Bengoechea (Marcos Juárez).
2º Santiago Rossi (Venado Tuerto).
3º Renato Quintero (Rosario).

Tiempo: 8m52s1|10. **Promedio:** 82,011 kilómetros por hora.

SEGUNDA SERIE 12 VUELTAS

1º Juan José Ramini (Villa Constitución).
2º Raúl Guagliano (Rosario).
3º Augusto Guenier (Cavanag).

Tiempo: 8m40s4|10. **Promedio:** 83,905 kilómetros por hora.

TERCERA SERIE 12 VUELTAS

1º Eduardo Giuggia (J. B. Molina).
2º Héctor Marconi (Armstrong).
3º Luis Isnardi (Armstrong).

Tiempo: 9m00s6|10. **Promedio:** 80,798 kilómetros por hora.

FINAL 25 VUELTAS

1º Juan José Ramini (Villa Constitución).
2º Raúl Guagliano (Rosario).
3º Renato Quintero (Rosario).
4º José Luis Bengoechea (Marcos Juárez).
5º Santiago Rossi (Venado Tuerto).

Tiempo: 18m12s. **Promedio:** 83,232 kilómetros por hora.

ZONAL

La tercera batería se planteó entre Eduardo Giuggia y Héctor Marconi en lucha por la primera posición. El triunfo final fue para Giuggia, que contaba con un poco más de velocidad, y especialmente salida en las curvas.

Catorce máquinas se presentaron en la línea de largada para la final, que se realizó luego de efectuarse el repechaje ganado por Sarich. Y como muchos pensaban, Juan José Ramini picó en punta, seguido de Guagliano y Rossi. A las pocas vueltas se quedó retrasado este último al efectuar un trompo, y se escalonó un trencito con Ramini, Guagliano, Quintero, Bengoechea, Rossi, Marconi y Guenier, aunque con estimables diferencias entre uno y otro, salvo en el caso de Quintero y Bengoechea, que en algunos momentos brindaron un lindo duelo.

Y en ese orden llegaron al final. Con un repetido ganador, que ahora tratará de tentar fortuna en la F-2. Ahora comienza un nuevo proceso para la Limitada Santafesina, que cada vez cuenta con un parque mayor en cantidad y calidad.

ENTRE RIOS

LOS 150 MINUTOS DE PARANA

Queríamos conocer hasta qué punto de avanzada había llegado el motociclismo en la provincia de Entre Ríos y, para poder palpar en el mismo escenario los acontecimientos, nos trasladamos hasta el autódromo de la ciudad de Paraná, donde los dirigentes locales organizaron los "150 Minutos de Motociclismo".

Tres fueron las categorías que compitieron: hasta 103 c.c. preparación libre, 125 c.c. Standard exterior y hasta 200 c.c. también libre preparación. Estas dos últimas largaron en forma conjunta en el perimetral de 4.088 metros, estableciéndose la clasificación final en forma individual. Mientras que la hasta 103 c.c. empleó el circuito corto y mixto de 1.090 metros.

Durante la mañana se efectuaron las pruebas de clasificación, donde el pergaminense Paco Darder, con un medio mecánico muy superior, estableció el record del circuito con un tiempo de 2m 15s 4/5, quedando muy lejos quienes lo escoltaban. Cuando fueron llegando los momentos previos a la largada, ya se comentaba la actuación que le correspondería a Darder, quien desde la iniciación de la prueba se tomó el "buque" y no dejó ninguna duda sobre su poderío. Fue tal la supremacia de su Zanella RK, que daba la sensación de ser un 'jet" sobre el asfalto. Pero los fierros son ingratos y cuando nadie dudaba de la victoria la máquina comenzó a fallar y con el correr de la tarde terminó por dejarlo a pie. Desde allí hasta el final, se pudo apreciar un duelo que anteriormente no había sido tenido en cuenta, entre Leonardo Moser y Orlando Giorgio, a quienes en esa ubicación los sorprendió la bandera a cuadros.

Posteriormente se ubicaron en la línea de largada las máquinas de la categoría menor hasta 103 c.c., donde la paridad de las unidades daría emotividad a la concurrencia, más si tenemos en cuenta que por el primer puesto luchaban el campeón y subcampeón de la pasada temporada, Jorge Falasconi y Héctor Viden; pero aquí tampoco se dio la lógica, porque primeramente fue Falasconi quien se retiró de la lucha por la vanguardia, y cuando Héctor Viden comenzaba a saborear el triunfo, un problema en el acumulador lo dejó fuera de competencia. Gran desilusión de un hombre que hasta ese momento había llevado el peso de la vanguardia, demostrando poseer condiciones conductivas como para aspirar a actuaciones mayores. Hugo Molini que hasta ese momento lo escoltaba se adueña de la "batuta" para no abandonarla más.

El ganador de la clase hasta 103 cm³, Hugo Molini.

Finalmente se llevó a cabo la última serie de las categorías 125 c.c. y 200 c.c. Descartado Paco Darder, por no poder subsanar sus problemas, la lucha por el primer puesto quedó establecida nuevamente entre Leonardo Moser y Carlos Giorgio, quedando el triunfo en manos del primero de los nombrados.

Para el final dejamos las apreciaciones que pudimos recoger del estado actual del motociclismo en nuestra mesopotamia. Todavía no ha alcanzado su punto ideal en poderío mecánico, la mayoría de las máquinas carecen de la preparación adecuada, como para aspirar a obtener victorias en competencias donde participen competidores de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba o Santiago del Estero. El mejor banco de prueba fue la

→

PRIMERA SERIE, 125 cc. STANDARD EXTERIOR

1º	(1)	Jorge Falasconi (Zanella)	25 vueltas
2º	(2)	Carlos Debrabandere (Zanella)	24 "
3º	(6)	Hugo Pissetto (Zanella)	24 "
4º	(15)	Toto Calvi	24 "
5º	(16)	Raúl Yosier	

Tiempo: 1h1m36s. Promedio: 100,850 kilómetros por hora.

SEGUNDA SERIE, 125 cc. STANDARD EXTERIOR

1º	(6)	Hugo Pissetto	25 vueltas
2º	(1)	Jorge Falasconi	
3º	(8)	Papi Sarubi	
4º	(23)	Ricardo Puchi	
5º	(57)	Luis Rebagliatti	

Tiempo: 1h00m28s. Promedio: 101,104 kilómetros por hora.

PRIMERA SERIE, HASTA 200 cc. PREPARACION LIBRE

1º	(9)	Leonardo Moser (Ducati) (Concepción del Uruguay)	26 vueltas
2º	(68)	Orlando Giorgio (Zanella RK)	25 "
3º	(10)	Rubén Sirtori (Zanella RK) (Chajarí)	
4º	(18)	Paco Darder (Zanella RK) (Pergamino)	
5º	(59)	Luis Dellafer	

Tiempo: 1h1m04s. Promedio 106,288 kilómetros por hora.

SEGUNDA SERIE, HASTA 200 cc. PREPARACION LIBRE

1º	(9)	Leonardo Moser (Ducati) (Concepción del Uruguay)	26 vueltas
2º	(10)	Rubén Sirtori (Zanella RK) (Chajarí)	
3º	(70)	Carlos R. Moreno	
4º	(71)	Marcos Allende	
5º	(65)	José Urcola	

Tiempo: 1h00m40s. Promedio: 106,850 kilómetros por hora.

FINAL 103cc. PREPARACION LIBRE, 30 VUELTAS CIRCUITO 1.090 METROS

1º	(51)	Hugo Molini	(Nogoyá)
2º	(15)	Toto Calvi	(Goya)
3º	(3)	Néstor Braccone	(Paraná)
4º	(11)	Héctor Perton	(Santa Fe)
5º	(2)	Héctor Viden	(Gualeguay)
6º	(8)	Papi Sarubi	(La Paz)
7º	(22)	Marcos Woodman	

Tiempo: 30m12s. Promedio: 87,450 kilómetros por hora.

Las dos series de las categorías 125 cm3 y 200 cm3 no fueron acumulativas de tiempos.

"Paco" Darder estaba para ganar con facilidad, pero su "jep" lo dejó a un costado de la pista.

presencia de Paco Darder, quien con una unidad bastante "carreriada" se paseó mientras estuvo en la pista. Material humano hay y muy bueno, dejando entrever que con máquinas especiales pueden llegar a dar grandes satisfacciones. Pero, claro, el motociclismo en esa zona sufre las mismas consecuencias económicas del país y es por ese motivo lo trabajoso que resulta el despegue total y definitivo. Despegue éste que está caminando despaciosamente gracias a la labor tesonera del señor presidente de la Federación de Motociclismo, Ignacio José Dundray, quien con unas ganas bárbaras de trabajar por las dos ruedas procura devolver a Entre Ríos el sitial que nunca debió perder, y que se perdió por caprichos entre la Asociación y la Federación de Motociclismo, cuyas consecuencias las están soportando los actuales dirigentes, corredores, mecánicos y aficionados en general... ¡A continuar con el trabajo, muchachos, que las ganas sobran y con eso se consigue el éxito final!

Para finalizar, muy buena la organización del espectáculo, así como la fiscalización del mismo, ya que con pruebas de mucha duración pueden aparecer falencias y las mismas no estuvieron en esta oportunidad.

Se inicia la competencia final de la categoría de hasta 200 cm³

Bandera a cuadros para Leonardo Moser, rotundo ganador de la clase hasta 200 cm³ Preparación Libre.

TURISMO NACIONAL EN CONCORDIA

El Auto Club Concordia hizo disputar una nueva jornada del campeonato zonal entrerriano de Turismo Nacional, en su circuito de 2.500 metros.

Alberto Baloni fue el hombre más veloz en las pruebas clasificatorias, escoltado por el "forastero" Juan Carlos Penta, que está incursionando con éxito en aquella zona ya que en Rosario tiene poca actividad.

Dos series en cada especialidad, con suma de tiempos para determinar la clasificación final, fueron la base de las pue-

En el centro Niemitz luego de su brillante triunfo

SANTA FE

ROSARIO

PRIMERA FECHA DEL CAMPEONATO CIUDAD DE ROSARIO

Con singular brillo dio comienzo el Campeonato Ciudad de Rosario, que para dos categorías de motocicletas y una de karting organiza la Dirección Municipal de Deportes en el motovelódromo Jorge Newbery y que consta de dos fechas más.

La inestabilidad del tiempo conspiró en gran parte contra la asistencia de una mayor cantidad de espectadores a la justa, y los que concurrieron se retiraron satisfechos de haber presenciado un espectáculo muy interesante. Nuevamente volvió a constituirse en atracción de la jornada René Heideguer, quien en lo que va del año se mantiene invicto y además en los últimos cuatro años prácticamente no fue derrotado en más de una vez. A su vez, en karting, los laureles fueron para Juan Zampa —hijo del recordado Juan Ciriaco Zampa— tras una lucha hasta último momento con Rubén Martín y Alberto Ugolinelli, compañero de equipo de Zampa.

La cantidad de participantes determinó la realización de series previas de clasificación y así en motociclismo de 100 cc se impuso Miguel Ferraris, de Las Parejas, y René Heideguer, de Rafaela. Para la final quedaron habilitados 12 corredores, generándose una puja de aspectos espectaculares por la segunda posición entre Luis Stampfli, Osvaldo Gabatorta y Carlos Chiola, dado que René Heideguer logró despegarse rá-

FINAL MOTOCICLISMO HASTA 100 cc. 25 VUELTAS

1º René Heideguer (Rafaela) (Zanella-Sthali).
2º Luis Stampfli (Carcarañá) (Zanella-Sthali).
3º Osvaldo Gabatorta (Gálvez) (Zanella).
4º Carlos Chiola (Rosario) (Zanella-Sthali).
5º Miguel Ferraris (Las Parejas) (Zanella-Sthali).

Tiempo: 9m09s. **Promedio:** 90,000 kilómetros por hora.

FINAL MOTOS HASTA 175 cc. 30 VUELTAS

1º René Heideguer (Rafaela) (Zanella-RK).
2º Paco Darder (Pergamino) (Zanella-RK).
3º Roberto Laporta (Rosario) (Zanella).
4º Osvaldo Gabatorta (Gálvez) (Zanella-RK).

Tiempo: 10m53s. **Promedio:** 90,720 kilómetros por hora.

FINAL KARTING, 125 cc. 25 VUELTAS

1º Juan Zampa (Rosario) (Zanella)).
2º Alberto Ugolinelli (Correa) (Zanella).
3º Juan Brach (Rosario) (Meifa).

Tiempo: 8m38s. **Promedio:** 95,400 kilómetros por hora.

bas. En la clase hasta 1.150 cc venció Héctor Niemitz, el representante de La Paz, que superó a Gabriel Cardú.

En la mayor, hasta 2.000 cc, Alberto Baloni prevaleció en las dos series, siendo en definitiva el vencedor, y superando al rosarino Juan Carlos Penta.

Con este triunfo Baloni es puntero del certamen con 18 puntos, quedando segundo Penta con 10. En la clase menor es notable la superioridad de Héctor Niemitz que ya se encuentra como para obtener el título.

René Heideguer reiterado ganador. Aquí en plena curva del estadio Municipal "Jorge Newbery".

pidamente del lote. Durante el desarrollo de esta prueba se registró la caída de Jorge Ravoli, cuya máquina quedó dividida en dos trozos, pero el piloto no sufrió consecuencias personales.

También en la categoría 175 cc nuevamente la victoria fue para Heideguer, pero no sin antes tener que luchar con un andar espectacular contra Carlos Chiola, quien a su vez se constituyó en el rival más peligroso que tuvo, en los últimos tiempos, el popular "ruso". No cabe la menor duda de que Chiola cuenta con una máquina altamente eficiente, demostrando poseer el

CHACO

SE CORRIO EL RALLY INICIACION

Arriba a la meta el ganador de la categoría "C".

CATEGORIA "B" HASTA 1300 cc.

1º	102	Renault 12	Carlomagno - Glibota	1.089	puntos
2º	103	Renault 6	Catani - Leiva	1.472	"
3º	101	Renault 12	Carosini - Carosini	2.362	"

CATEGORIA "C" HASTA 2000 cc.

1º	201	Dodge 1500	Levinson - Jaraz	1.543	puntos
2º	204	Peugeot 404	Ferreyra - Ambrossi	1.543	"
3º	203	Peugeot 403	Michan - Santi	1.625	"
4º	202	Fiat 1500	Gauto - Sra. de Gauto	2.741	"

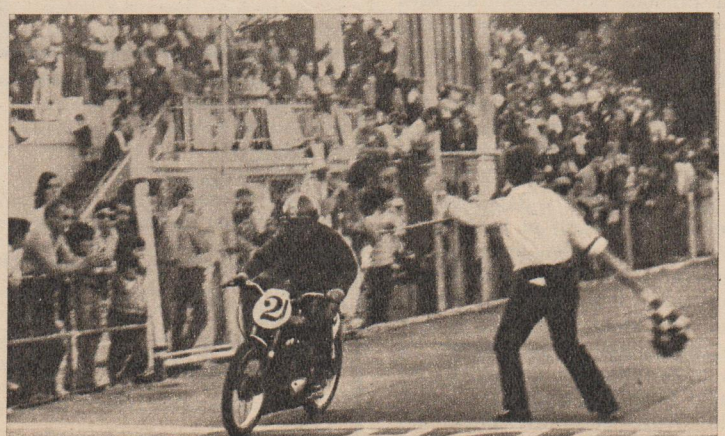
CATEGORIA "D" MAS DE 2000 cc.

1º	301	Falcon	Martina - Ameri	1.260	puntos
2º	302	Valiant	Ameri - Campos	3.854	"
3º	303	Rambler	Sánchez - Aguirre	4.008	"

El Chaco Automoto Club de la ciudad de Resistencia ha puesto en marcha la actividad rallysta en la provincia del Chaco. El día 14 de mayo se realizó el rally Iniciación, que sobre una extensión de 240 kilómetros abarcó caminos pavimentados y de tierra, lo que contribuyó a darle mayor emotividad dado lo trabado de éstos. Si bien el total de inscriptos no fue numeroso, el entusiasmo despertado permite abrigar fundadas esperanzas sobre el éxito futuro, encontrándose ya en preparación el próximo rally, que bajo la denominación de "Rally de la Bandera" se efectuará el día 11 de junio próximo recorriendo nuevos caminos provinciales. La puesta en marcha del campeonato chaqueño de rally ha traído al medio un tipo de actividad automovilística prácticamente desconocido, que por sus características está llamada a atraer un gran número de adeptos al deporte de los fierros deseosos de dar cauce a su pasión.

La clasificación general del rally por categorías fue la del cuadro adjunto.

Juan Zampa, hijo de quien fuera notable figura del automovilismo grande, Juan Ciriaco Zampa, logró vencer en karting en la justa que tuvo lugar en Rosario.



Instante en que René Heideguer concreta su triunfo número 30 en Rosario. Es imbatible.

medio mecánico más veloz de la categoría 175 cc en la provincia de Santa Fe. En próximas realizaciones dentro de este escenario, pueden vivirse confrontaciones más importantes que las comentadas.

Finalmente en la prueba definitiva para la categoría karting hasta 125 cc, el triunfo correspondió a Juan Zampa, no sin antes tener que quebrar la resistencia de Rubén Martín, quien sobre el final hizo abandono de la prueba, a consecuencia de la rotura de un neumático trasero. A su vez las series clasificatorias fueron ganadas por Rubén Martín y Juan Brach.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

SAN ANDRES DE GILES

GANARON GAVA, PELLEGRINI y PRAMPARO

Otra magnífica reunión automovilística se llevó a cabo en San A. de Giles el domingo 14 de mayo. La gente del Club Municipalidad de aquella localidad organizó y fiscalizó esta jornada, que estuvo reservada para las categorías Libre Hasta 1.150 cc, Fiat 600 Semipreparados y Citroën 2 C.V. Preparación Libre.

Gran cantidad de inscriptos con el apoyo de una nutrida cantidad de espectadores que dieron marco animado a esta corsística fiesta dominical.

El espectáculo se desarrolló sobre un programa que comprendió dos series para la categoría Citroën 2 C.V. Prep. Libre a 8 vueltas cada una y clasificación por suma de tiempos.

En Fiat 600 Semipreparados, se disputaron 2 series a 8 vueltas y una final a 12 vueltas.

Completó el programa la categoría Libre Hasta 1.150 cc en 2 series a 15 vueltas y clasificación por suma de tiempos.

Al promediar la mañana salieron a competir las máquinas de la categoría Citroën 2 C.V. Prep. Libre. Picó en punta Jorge Prámparo seguido muy de cerca por Pardal Pura Potencia Sáez que no daba ni un milímetro de ventaja. Tanto empeño puso el amigo Pardal que en pleno mixto se dio el gusto de mirar la carrera con el auto puesto de sombrero. Luego de esta alternativa el puntero Prámparo se tomó las de Villa Diego seguido a la distancia por Horacio Ferzola y Barone. Ganó la serie el representante de Castelar, Jorge Prámparo, en un tiempo de 14m 29s 1/5 a un promedio de 58,870 km/h. La mejor vuelta también quedó en su poder con un tiempo de 1m 12s y punto.

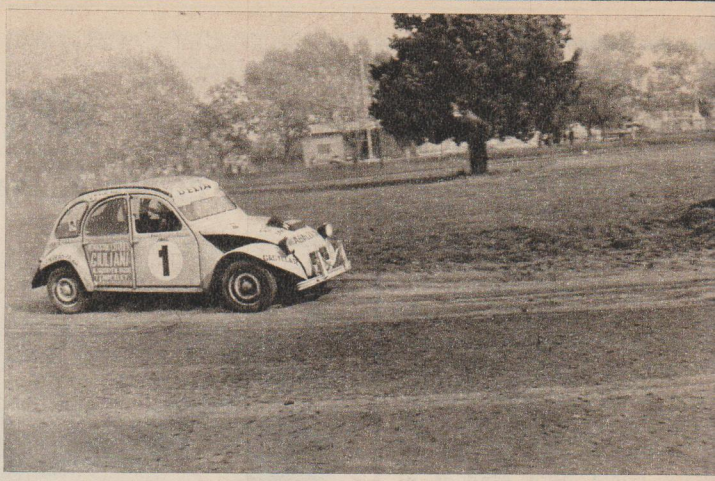
En la segunda serie contó con 8 máquinas en la línea de largada. Con un cómoda andar se impuso Jorge Prámparo luego de luchar en las primeras vueltas con Hugo Pardal Sáez. Segundo fue Horacio Ferzola y en tercer lugar se clasificó Carlos Zerbi. Prámparo hizo un promedio de 58,460 km/h en un tiempo de 14m 48s 4/5.

En la categoría Fiat 600 Semipreparados, tomó la punta en la primera serie Osvaldo Maceiras seguido de García. El puntero en rápido andar se alejó del resto de los competidores afianzándose como segundo García y tercero Aníbal Blanch. El ganador, Osvaldo Maceiras, con preparación de Franco Gava, hizo un tiempo de 8m 13s 3/5 alcanzando un promedio de 65,050 km/h.

En la segunda serie se impuso el representante de Carmen de Areco Juan Pellegrini, que con impresionante ritmo se alejó del resto pero no sin antes vérselas bastante fulero con un tenaz Carlos Nicotera que se clasificó en segundo lugar. Tercero fue el representante de Moreno, Roberto Séptimo. El tiempo del vencedor fue de 8m 39s 1/5, a un promedio de 67,850 km/h. En la final el espectáculo estuvo a cargo de Maceiras, Nicotera y Pellegrini, quienes llegaron juntitos a la primera curva donde tomó el mando del pequeño pelotón Juan Pellegrini. Los competidores punteros no aflojaban por nada del mundo el enrosque de la zapatilla derecha, sólo Nicotera quedó rezagado a causa de un fuori-pista. Al promediar las 12 vueltas y todos en fila india culminó esta interesante puja con el triunfo de Juan J. Pellegrini en un tiempo de 12m 47s 3/5, a un promedio de 67,920 km/h. Segundo fue Osvaldo Maceiras y tercero García, el de la guía.

En la categoría Libre Hasta 1.150 cc (primera serie) tomó la punta como sólo él sabe hacerlo el repetido Franco Gava seguido de cerca por el Renault de Aboy. A 100 metros de los punteros acometía el segundo lote con Horacio Maffia a la cabeza con un muy bien preparado Fiatín. En la lucha por el primer puesto Aboy estuvo a punto de arrebatarle la codiciada primera colocación a Gava pero no logró su propósito. Ganó la serie Franco Gava con un tiempo de 16m 55s 4/5, a un promedio de 64,280 km/h. Segundo fue el representante de Wilde, Carlos Aboy, y tercero el porteñísimo Horacio Maffia.

En la segunda y definitiva serie se dieron con el hacha con un obstinado Aboy tratando de superar a Gava que marchaba puntero. Tanto le dio al mango que una biela se fue de farra y lo dejó tirado a un costado de la pista. Recogió el guante Horacio Maffia, y comenzó su asedio muy sostenidamente. De todas maneras prevaleció el notable andar del puntero Gava que se adjudicó la serie y la final



Jorge Prámparo marcha camino al triunfo. Buena labor del Citroenista de Castelar.

En la categoría Fiat 600 Semi-Preparados, Juan Pellegrini (ganador a la postre) corre acosado por Carlos Nicotera.

Franco Gava en punta seguido por Horacio Maffia. Gava tendrá que cuidarse muy bien de Maffia que parece que esta vez sí que dio en la tecla.

Clasificación Final Categoría Citroën 2 C.V. Prep. Libre

1º	Jorge Prámparo	24	vueltas	Tiempo:	29m18s
2º	Horacio Ferzola	24	"	"	29m34s 1|5
3º	Carlos Zerbi	23	"	"	s|t.
4º	Giamini	22	"	"	s|t.
5º	Marcelo Devoto	22	"	"	s|t.
6º	Juan M. Ganone	21	"	"	s|t.

PROMEDIO DEL GANADOR: 58,665 km/h.

Clasificación Final. Categoría Fiat 600. Semi-Preparados

1º	Juan J. Pellegrini	12	vueltas	Tiempo:	12m47s 3|5
2º	Osvaldo Maceiras	12	"	"	12m55s 1|5
3º	García	12	"	"	13m14s 2|5
4º	Carlos Nicotera	11	"	"	13m05s

PROMEDIO DEL GANADOR: 67,920 km/h.

Clasificación final. Categoría Libre. Hasta 1.150 cc.

1º	Franco Gava	30	vueltas	Tiempo:	34m00s 3|5
2º	Horacio Maffia	30	"	"	34m45s 2|5

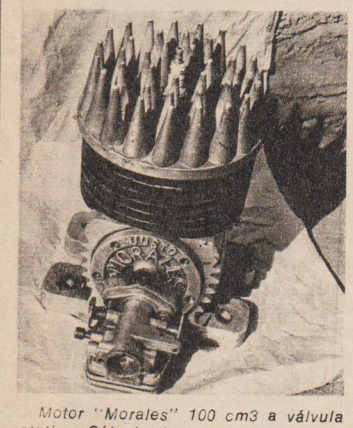
PROMEDIO DEL GANADOR: 63,995 km/h.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ARROYO DULCE

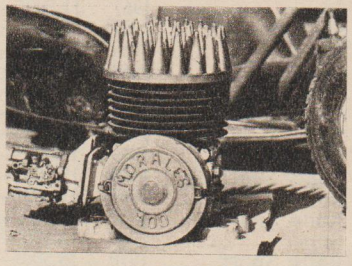
"UN CHACARERO Y SU INGENIO"

Justo Morales presenta en bandeja para quien guste servirse el motor "Morales" de su invención de tipo convencional.



Motor "Morales" 100 cm3 a válvula rotativa. Sólo basta con llegarse hasta Arroyo Dulce y preguntar por Justo Morales.

El acceso a Arroyo Dulce, localidad cercana a Pergamino, es por camino de tierra; sus calles son de tierra. En suma una población típica de nuestra provincia de Buenos Aires. Resultará, por lo tanto, difícil de imaginarse que allí se llegara a fabricar un motor para karting. Sin embargo, chimentos que nunca faltan nos hicieron llegar la primicia de ello y allá fuimos. El fabricante, en cuestión, resultó ser Justo Roberto Morales, un muchacho de 27 años que ama la velocidad y se da el gusto de practicar el deporte del karting desde la edad de 16 años y ganar carreras a troche y moche hasta el punto de abarrotar vitrinas de copas y trofeos. El amigo Morales fue campeón en la zona de Ramallo y Salto en 1971 y 1972; no conforme con ello y siempre en el afán de conseguir más velocidad se dio a la tarea de fabricar sus propios motores. Cuenta para ello con sus conocimientos de mecánica ya que su ocupación es la de mecánico de máquinas agrícolas en la zona, contando siempre con el apoyo de su padre, don Francisco Morales. Tiene, actualmente, en la faz montaje un taller para efectuar trabajos de rectificación de cilindros, bancadas y árboles de levas. Vimos los motores fabricados y hasta los fotografiamos para mostrárselos a ustedes. Uno es del tipo convencional y otro a válvula rotativa, ambos de 100 cm3. También se las ingenió para fabricar un carburador que también fotografiamos y mostramos. Justo Morales también tiene en mente la fabricación en serie de sus creaciones. Cuando el tiempo se lo permite también se castiga a bordo de un biplaza del 27 figurando bastante bien clasificado. El tiempo, siempre el mismo tirano, nos impuso el regreso. Allí quedó en Arroyo Dulce, Justo Roberto Morales, un muchacho calmo, sencillo, con un don de gentes tremendo y con un montón de ideas y proyectos zumbando en el bocho.



Motor "Morales" 100 cm3 tipo convencional; su inventor lo tiene equipado sobre un chasis Fox con muy buenos resultados.

Carburador "Morales", también fruto de la invención de Justo Morales y que pronto piensa fabricarlos en serie.

PROVINCIA DE CORDOBA

RIO CUARTO

"EL TORINO DE LA TABA"

Armando Alarcón conduciendo su máquina con solvencia consiguió un fácil triunfo en Río Cuarto.

En oportunidad de la prueba motociclística en el Autódromo de Río Cuarto, fue presentado en "sociedad" el Torino Berta T. C., propiedad de la Peña La Taba de esta ciudad.

Esta unidad fue adquirida al Mago de Alta Gracia en oportunidad de la disolución de su equipo de T.C., siendo este auto gemelo a los ex Di Palma y Bertolini. La atención mecánica corre por cuenta de los muchachos: Gigena, Julio, Cardinale y Oscar Danzo, quienes ya tienen experiencia en la materia ya que eran los preparadores del Torino T.C. que corriera hasta el año pasado Alfredo Cardinale, quien a su vez será el piloto de esta nueva unidad, alternándose el manejo con Elio Bocco. La butaca derecha estará ocupada siempre por Oscar Danzo.

La Taba está dirigida por los señores Aldo Ojeda como presidente, Oscar Herrera tesorero y Luis Moiso como secretario, aunque tienen un montón así de gente que cuando hace falta poner el hombro... en seguida están prendidos. Un ejemplo: llevan más de 6 "palotes" de los viejos invertidos en el asunto y todo ha sido solventado a fuerza de asados, matizados con guitarreadas hasta la madrugada... en fin.

Los planes para el futuro... no perderse ninguna carrera del calendario.

RIO CUARTO

KARTING POR EL PREMIO EMPRESA COLTA

Con una concurrencia discreta, pero un día de intenso calor, 31º C, se realizó la competencia de Karting organizada por el Club Estrella Azul de Río Cuarto. Estuvo en juego el "Premio Empresa Colta", empresa ésta que donó todos los trofeos como así también un televisor que fue sorteado entre la concurrencia. La mencionada prueba también otorgó puntaje por el campeonato cordobés de la especialidad. Se utilizó para la emergencia un tramo de la recta principal frente a boxes y parte de la recta auxiliar en la cual se hizo una pequeña "chicana" para evitar altas velocidades de los bólidos. Debido a que no se tomó la longitud total del trazado no se pudo tomar tiempos ni promedios, realizándose la clasificación por suma de puntos, distribuyéndoselos de la manera siguiente: 14, 12, 10, 8 y 6 del 1º al 5º puesto respectivamente.

Señoras y señores... ¿y por qué no niños?... Con ustedes y con nosotros el Torino de la Peña La Taba de Río Cuarto.

Lamentablemente fue escaso el número de máquinas que se hicieron presentes en la línea de largada ya que de las 18 inscriptas sólo se hicieron presentes 11 y de las cuales sólo largaron 8 a causa de que en las vueltas de precalentamiento desertaron Oscar Alcázar, de Córdoba, hermanos Samprogno, de Villa María, y Marcelo Davicino, de Río Cuarto. La primera serie se largó a las 16.15 horas (estaba programada para las 14.30) y fue una neta demostración de la superioridad de Armando Alarcón frente a rivales, que por más grandes esfuerzos que hicieron, les fue imposible darle alcance al joven valor cordobés. Segundo se ubicó Edgardo Comugnaro, de Alejandro, y tercero Manuel Blanco, de Córdoba. La segunda serie fue de lo mejorcito que se vio en la soleada tarde de Río Cuarto, ya que Samprogno pudo solucionar las "ñañas" de su máquina y poder presentar dura lucha a Alarcón. Una prueba de ello lo da el hecho de que en las primeras 12 vueltas el hombre de Villa María se cortó sólo en punta hasta que el niñito Alarcón se enojó, lo persiguió, lo alcanzó, lo pasó y se le escapó... y también le ganó la serie cómodamente. Tercero fue Edgardo Comugnaro.

La tercera serie fue otro "solo" de Alarcón, quien picó en punta diciéndoles adiós a los demás hasta el banderazo final; segundo y lejos del puntero quedó Samprogno. Tercero quedó Comugnaro, ocupando la cuarta colocación Angel Alarcón, hermano del ganador.

Conclusión: una carrera aburrida con pocas máquinas... poco público, regular organización y un indiscutido y único líder Armando Alarcón, quien se complementa a la perfección con su máquina... que más que máquina es un maquinón, a quien se vio que por el momento no hay con qué darle. Mucho tendrán que trabajar los preparadores de sus rivales para desalojarlo del pedestal en el que hoy se encuentra encaramado el amigo Alarcón, cosa no imposible ni mucho menos.

Clasificación Final Cat. Karting Hasta 100 cm³ Prep. Libre

1º	Armando Alarcón	45	vueltas	42	puntos
2º	Edgardo Comugnaro	44	"	30	"
3º	Angel Alarcón	35	"	22	"
4º	Hermes Samprogno	30	"	19	"
5º	Manuel Blanco	29	"	17	"

Parabrisas CORSA mercado

MUY IMPORTANTE

ANTES DE CONSULTAR LOS PRECIOS, POR FAVOR PIERDA UNOS INSTANTES Y LEA

Los precios de los vehículos usados que publicamos son estimativos y se deben entender para operaciones a ¡al contado! Debemos aclarar que estos precios sufrirán entonces variación si la operación de compra se hacer con financiación o si se desea hacer una permuta o entregar el vehículo como parte de pago en u sionario de cualquier marca, para comprar una unidad nueva. Paralelamente aclaramos que la estimación cho para unidades en estado medio de conservación (ni muy bueno, ni excesivamente malo); en consecuen estimación podrá sufrir una variación del 10 al 15 %, dependiendo esto del estado del coche, gomas, acces

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
BERGANTIN		
4 cil.	1960	1.900.—
4 cil. lujo	1961	2.200.—
4 cil. lujo	1962	2.400.—
6 cil.	1962	2.700.—
BORGWARD		
Isabella	1956	3.000.—
Isabella	1958	3.500.—
Isabella	1959	3.800.—
Isabella	1960	4.100.—
Isabella	1961	4.500.—
Isabella	1962	4.800.—
Isabella	1963	5.000.—
BUICK		
Dynaflow	1951	2.800.—
Súper 4 p.	1954	3.500.—
Súper 4 p.	1955	4.000.—
Súper 4 p.	1956	4.500.—
Súper 4 p.	1957	5.000.—
Súper 4 p.	1958	5.500.—
Súper 4 p.	1959	5.800.—
Súper 4 p.	1960	6.000.—
CADILLAC		
4 p.	1955	4.700.—
4 p.	1956	5.300.—
4 p.	1957	5.800.—
Fleetwood	1958	6.500.—
Fleetwood	1959	7.000.—
Fleetwood	1960	7.500.—
CITROEN		
2 CV.	1958	3.000.—
2 CV.	1960	3.400.—
2 CV.	1961	3.600.—
2 CV.	1962	4.000.—
2 CV.	1963	4.300.—
2 CV.	1964	4.500.—
2 CV.	1965	4.800.—
2 CV. standard	1966	5.200.—
2 CV. lujo	1966	5.600.—
2 CV.	1967	5.600.—
2 CV. lujo	1967	5.900.—
2 CV. standard	1968	6.000.—
2 CV. lujo	1968	6.500.—
2 CV. standard	1969	7.000.—
2 CV. lujo	1969	7.500.—
3 CV. standard	1970	7.900.—
3 CV. lujo	1970	8.500.—
CHEVROLET		
4 p.	1951	3.500.—
4 p.	1952	3.500.—
4 p.	1953	3.800.—
4 p.	1954	3.800.—
4 p.	1955	4.000.—
B. Air 6 mec.	1956	4.500.—
B. Air 8 aut.	1956	4.500.—
B. Air 6	1957	5.000.—
B. Air 8	1957	5.000.—
B. Air 8 aut.	1958	5.300.—
B. Air 6	1958	6.000.—
Impala 8 aut.	1959	6.200.—
Impala 6 mec.	1959	7.000.—
Impala 6 mec.	1960	8.500.—
Impala 8 aut.	1960	8.500.—
Impala 6	1961	9.000.—
Impala 8 aut.	1961	9.000.—
Impala 6 mec.	1962	11.000.—
Impala 8	1962	10.500.—
"400"	1962	7.500.—
Impala 8 aut.	1963	11.000.—
"400"	1963	8.000.—
Impala 6 mec.	1963	12.000.—
Impala 6 mec.	1964	13.000.—
Impala 8 aut.	1964	13.000.—
Súper	1964	8.600.—
Special	1964	7.800.—
Súper	1965	8.900.—
Special	1965	8.400.—
Súper	1966	10.600.—
Special	1966	8.900.—
Súper	1967	11.700.—
Special	1967	9.300.—
Súper	1968	12.800.—
Special	1968	10.900.—
Súper Lujo	1968	13.200.—
Súper Sport	1968	14.300.—
Special	1969	11.500.—
Chevy	1969	14.900.—
Súper sport	1969	15.500.—
Súper Lujo	1969	13.800.—
Rally Sport	1969	13.200.—
Súper	1969	13.500.—
Rally Sport	1970	15.500.—
Chevy	1970	17.800.—
Chevy de Luxe	1970	18.900.—
Chevy SS	1970	20.700.—
Chevy SS Coupé	1970	22.000.—
Special	1970	12.700.—
CISITALIA		
1100 Berlina	1949	2.800.—
1100 Spider	1949	3.500.—
850 cc Spider	1961	4.500.—
850 cc Coupé	1961/2	4.200.—
DE CARLO		
700	1961	1.500.—
700 coupé	1961	1.800.—
700 coupé	1962	2.800.—
700	1962	2.400.—
700	1963	2.500.—
SL	1964	1.500.—
SL	1965	1.700.—
DI TELLA		
1500	1960	4.800.—
1500	1961	5.200.—
1500	1962	5.400.—
1500	1963	6.500.—
Magnette	1963	6.100.—
1500	1964	5.800.—
Magnette	1964	6.500.—
Traveller	1964	6.500.—
1500	1965	6.100.—
Magnette	1965	6.800.—
Traveller	1965	6.800.—
1500	1966	6.300.—
Magnette	1966	7.100.—
Traveller	1966	7.100.—
1500	1967	7.500.—
Magnete	1967	7.900.—
Traveller	1967	7.900.—
D. K. W.		
Sedan	1960	4.100.—
Sedan	1960	4.100.—
Sedan	1962	4.700.—
Univ.	1962	4.800.—
Sedan	1963	5.100.—
Univ.	1963	5.100.—
Sedan	1964	5.400.—
Univ.	1964	5.400.—
Fissore	1965	5.700.—
Sedan	1965	5.800.—
Univ.	1965	5.800.—
Sedan	1966	6.500.—
Univ.	1966	6.500.—
Sedan	1967	7.200.—
Universal	1967	7.200.—
Sedan	1968	7.800.—
Universal	1968	7.500.—
Sedan	1969	8.200.—
Universal	1969	8.200.—
DODGE		
Polara	1969	15.500.—
Coronado	1969	16.800.—
G. T.	1969	17.500.—
Dodge 3 veloc.	1970	13.800.—
G. T.	1970	19.800.—
Coronado	1970	18.800.—
Polara	1970	17.500.—
Dodge 4 veloc.	1970	15.500.—
ESTANCIERA		
Ika	1958	3.100.—
Ika	1959	3.500.—
Ika	1960	3.800.—
Ika	1961	4.100.—
Ika	1962	4.400.—
Ika	1963	4.900.—
Ika	1964	5.500.—
Ika doble tracc.	1964	5.500.—
Ika	1965	5.800.—
Ika doble tracc.	1965	5.800.—
Ika	1966	6.400.—
Ika	1967	7.000.—
Ika	1968	7.700.—
Ika	1969	8.300.—
Ika	1970	9.400.—
FIAT		
600	1958	2.500.—
600	1960	3.000.—
1100	1960	4.100.—
600	1961	3.200.—
1100	1961	4.400.—
2100	1961/2	5.500.—
600 D	1962	3.500.—
1100	1962	4.800.—
750	1963	4.000.—
1100	1963	5.200.—
1500	1963	7.000.—
600 E	1964	4.800.—
1500	1964	8.000.—
Familiar	1964	8.500.—
600 E	1965	5.300.—
1500	1965	8.600.—
1500 C. Largo	1965	9.200.—
Familiar	1965	9.600.—
Familiar Largo	1965	9.600.—
600 E	1966	6.400.—
800 Spider	1966	6.100.—
800 Coupé	1966	6.400.—
1500 C	1966	10.300.—
1500 Familiar	1966	10.900.—
1500 Coupé	1966	12.500.—
600 E	1967	6.800.—
800 Spider	1967	7.000.—
800 Coupé	1967	7.000.—
1500 C	1967	11.200.—
1500 Familiar	1967	11.700.—
1500 Coupé	1967	13.200.—
600 E	1968	7.500.—
800 Spider	1968	7.500.—
800 Coupé	1968	7.500.—
1500 C	1968	12.000.—
1500 Familiar	1968	12.700.—
1500 Coupé	1968	14.300.—
600 E	1969	8.300.—
800 Spider	1969	8.300.—
800 Coupé	1969	8.200.—
1500 C	1969	13.200.—
1500 Familiar	1969	14.000.—
1500 Coupé	1969	15.500.—
600 R	1970	9.300.—
1500 Familiar	1970	16.700.—
1600	1970	16.700.—
1600 Coupé sport	1970	18.900.—
FORD		
4 p.	1951	2.500.—
4 p.	1952	2.800.—
4 p.	1954	
Coupé sedan	1954	
4 p.	1955	
Fairlane 8 aut.	1957	
Fairlane 6 mec.	1958	
Fairlane 500-8-aut.	1958	
Galax. 6 mec.	1960	
Galax. 8	1960	
Galax. 6	1961	
Galax. 8 aut.	1961	
Falcon	1962	
Falcon Stand.	1963	
Falcon de Lujo	1963	
Falcon Standard	1964	
Falcon de Lujo	1964	
Falcon de Lujo	1965	
Falcon Futura	1965	
Falcon Standard	1965	
Falcon Standard	1966	
Falcon de Lujo	1966	
Falcon Futura	1966	
Falcon de Lujo	1967	
Falcon Standard	1967	
Falcon Futura	1967	
De Lujo	1968	
Standard	1968	
Futura	1968	
Rural	1968	
Standard	1969	
Futura	1969	
Rural	1969	
De Lujo	1969	
L T D	1969	
Fairlane 500	1969	
Fairlane Luxe	1969	
Falcon Standard	1970	
De Lujo	1970	
Futura	1970	
Rural	1970	
L T D	1970	
Fairlane 500	1970	
Fairlane Luxe	1970	
GRACIELA		
2 p.	1958	
2 p.	1960	
GW-Wartburg	1962	
ISARD		
700	1963	
Kombi	1963	
700	1964	
Kombi	1964	
1204	1964	
700	1965	
Kombi	1965	
1204	1965	
JEEP		
IKA carrozado	1957	
IKA	1958	
IKA	1959	
IKA	1960	
IKA	1961	
IKA	1962	
IKA	1963	
IKA	1964	
IKA	1965	
IKA	1966	
IKA	1967	
IKA	1968	
IKA	1969	
IKA	1970	
MERCEDES BENZ		
170 diesel	1954	
180	1954	
170	1955	
180	1955	

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
[illegible]	1955	5.800.—
[illegible] naftero	1959	15.000.—
[illegible]	1959	16.500.—
[illegible] S coupé	1961	16.000.—
[illegible] S 4 p.	1961	12.000.—
[illegible]	1962	15.000.—
[illegible] S 4 p.	1961	16.000.—
[illegible] SE	1962	18.000.—
[illegible] S 4 p.	1963	19.000.—
[illegible] SE coupé ..	1963	25.000.—
[illegible] SE coupé ..	1964	32.000.—
[illegible] S	1964	34.000.—
[illegible] S	1965	30.000.—
[illegible] SE	1965	25.000.—
[illegible] S 4 p.	1966	29.000.—
[illegible] SE 4 p.	1966	39.000.—
[illegible] SE coupé ..	1966	45.000.—
MERCURY		
[illegible] p.	1946	2.000.—
[illegible] p.	1946	2.800.—
Coupé	1946	3.500.—
Coupé conv.	1946	2.200.—
[illegible] p.	1951	3.000.—
Monterey 4 p. .	1953	4.000.—
Montclair	1954	4.000.—
Monterey 4 p. ..	1957	4.500.—
Montclair	1958	4.500.—
MORRIS		
4 p.	1966	6.500.—
Traveller	1966	7.000.—
4 p.	1967	7.000.—
NSU		
24 HP	1958	1.800.—
34 HP	1960	1.800.—
34 HP	1961	2.000.—
Sport Prinz	1961	3.200.—
34 HP	1962	1.200.—
34 HP Prinz	1963	2.500.—
OLDSMOBILE		
88 4 p.	1958	4.000.—
88 4 p.	1961	6.000.—
88 4 p.	1962	7.000.—
88 4 p.	1963	8.000.—
OPEL		
Rekord 2 p.	1956/7	2.800.—
Rural	1957/7	2.800.—
Rekord 2 p.	1958	3.500.—
Rural	1958	3.500.—
Rekord 2 p.	1959	3.800.—
Rural	1959	3.800.—
Rekord 2 p.	1960	4.200.—
Rural	1960	4.100.—
Rekord 2 p.	1961	4.800.—
Rural	1961	4.800.—
Rekord 2 p.	1962	5.000.—
Rural	1962	5.000.—
PEUGEOT		
203	1956	2.800.—
403	1956/7	4.800.—
403	1958/9	5.500.—
403	1960/61	5.900.—
403	1962	6.400.—
404	1962	7.200.—
403	1963	6.500.—
404	1963	7.800.—
404 Rural	1963	8.000.—
403	1964	7.300.—
404 3 banc.	1964	8.300.—
404 5 banc.	1964	9.100.—
403	1965	7.500.—
404 Stand.	1965	9.600.—
404 Stand.	1966	10.300.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
404 de lujo	1966	11.000.—
404	1967	12.100.—
404 G. Lujo	1967	13.200.—
404	1968	12.800.—
404 G. Lujo	1968	13.800.—
404 Stand.	1969	13.800.—
404 G. Lujo	1969	14.500.—
504 De Lujo	1969	17.300.—
504 Súper Lujo .	1969	18.200.—
404 Standard ...	1970	15.500.—
404 Grand Prix .	1970	16.500.—
504 De Lujo	1970	19.000.—
504 Súper Lujo .	1970	21.000.—
PLYMOUTH		
4 p.	1951	2.800.—
4 p.	1954	3.400.—
4 p.	1955	3.500.—
4 p.	1961	6.000.—
RAMBLER		
Ambassador	1962	4.500.—
Classic Custom .	1962	3.600.—
C. Country	1962	4.600.—
Ambassador 990	1963	5.500.—
C. Custom 1ª S .	1963	5.000.—
C. Custom	1963	5.200.—
C. Country 660 .	1963	5.500.—
De Luxe 550	1963	4.100.—
Ambassador 990	1964	6.200.—
C. Custom 660 ..	1964	5.700.—
C. Country 660 .	1964	6.200.—
De Luxe 550 ...	1964	5.200.—
Ambassador 990	1965	7.500.—
C. Custom 660 ..	1965	6.300.—
C. Country 660 .	1965	7.300.—
De Luxe 550	1965	5.900.—
Ambassador 990	1966	9.400.—
C. Custom 660 ..	1966	7.100.—
C. Country 660 .	1966	9.100.—
De Luxe 550 ..	1966	6.300.—
Ambassador 990	1967	10.500.—
C. Custom 660 ..	1967	9.000.—
C. Country 660 .	1967	10.500.—
De Luxe 550 ...	1967	7.300.—
Ambassador 990	1968	11.500.—
C. Custom 660 ..	1968	10.300.—
C. Country 660 .	1968	11.500.—
De Luxe 550 ...	1968	9.200.—
Ambassador ...	1969	13.500.—
C. Country 660 .	1969	12.500.—
C. Custom 660 ..	1969	11.500.—
Classic 380	1970	14.000.—
C. Country 380 ..	1970	15.000.—
Ambassador 380	1970	17.500.—
RENAULT		
Dauphine	1963	2.900.—
4 L.	1963	3.200.—
Gordini	1963	3.300.—
4 L.	1964	4.000.—
Dauphine	1964	3.800.—
Gordini	1964	4.000.—
4 L 3 veloc.	1965	4.100.—
4 L 4 veloc.	1965	4.500.—
Gordini	1965	4.300.—
Dauphine	1965	4.000.—
Gordini	1966	4.800.—
Dauphine	1966	4.300.—
4 L	1966	4.900.—
Gordini	1967	5.200.—
4 L	1967	5.600.—
Renault 850	1967	4.900.—
Gordini	1968	5.300.—
4 L	1968	6.100.—
850	1968	5.100.—
Gordini	1969	6.500.—
R4	1969	6.800.—
850	1969	6.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
850	1970	7.100.—
Gordini	1970	8.000.—
R-4	1970	8.200.—
R-6	1970	12.300.—
SIMCA		
4 p.	1956	2.400.—
Rural	1956	2.700.—
TAUNUS		
17 M Rural	1960	4.200.—
17 M 2 p.	1961	4.800.—
17 M 4 p.	1961	5.100.—
17 M 2 p.	1962	5.300.—
17 M Rural	1962	5.300.—
TORINO		
300 4 p.	1967	9.500.—
300 S 4 p.	1967	11.200.—
380 2 p.	1967	14.700.—
380 W 2 p.	1967	14.700.—
300 4 p.	1968	11.000.—
300 S 4 p.	1968	12.000.—
380 2 p.	1968	16.700.—
380 W 2 p.	1968	16.100.—
300 S 4 p.	1969	13.500.—
380 2 p.	1969	18.500.—
380 W 2 p.	1969	18.500.—
L. 4 p.	1970	16.600.—
GS. 2 p.	1970	24.100.—
S. 4 p.	1970	19.300.—
TS. 2 p.	1970	23.500.—
TS 4 p.	1970	20.700.—
VALIANT		
I	1962	7.100.—
II	1963	7.900.—
III	1964	8.200.—
III	1965	8.600.—
Coronado	1965	9.200.—
G. Trismo	1965	9.300.—
IV	1966	10.500.—
Coronado	1966	11.000.—
G. Trismo	1966	11.300.—
IV	1967	11.000.—
Coronado	1967	11.500.—
G. Turismo	1967	11.800.—
IV	1968	12.100.—
Coronado	1968	12.600.—
G. Turismo	1968	13.000.—
VOLKSWAGEN		
Export	1961	4.000.—
Export	1962	4.500.—
1500 2 p.	1962	5.500.—
VOLVO		
111	1960	5.000.—
122	1962	5.800.—

PICK - UPS USADAS

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
ARGENTA		
Pick-up	1964	5.400.—
Pick-up	1965	6.000.—
Pick-up	1966	6.400.—
Pick-up	1967	6.700.—
CITROEN		
AZU Furg.	1965	3.500.—
AZU Furg.	1966	3.800.—
AZU Furg.	1967	4.500.—
AZU Furg.	1968	4.900.—
AZU Furg.	1969	5.500.—
AK-R Furg.	1970	7.300.—
AK Furg.	1970	7.200.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
CHEVROLET		
10 Pick-up	1960/1	5.500.—
10 „	1966	8.500.—
10 „	1967	9.300.—
10 „	1968	10.500.—
10 „	1969	11.500.—
CS Pick-up	1970	13.500.—
DE SOTO		
D-100 Pick-up ..	1962/3	5.500.—
D-100 „ ..	1964	6.500.—
D-100 „ ..	1965	6.700.—
D-100 „ ..	1966	7.500.—
D-100 „ ..	1967	8.500.—
D-100 „ ..	1968	9.800.—
DODGE		
D-100 Pick-up ..	1961/2	5.500.—
D-100 „ ..	1963	5.800.—
D-100 „ ..	1964	6.000.—
D-100 „ ..	1965	6.700.—
D-100 „ ..	1966	7.500.—
D-100 „ ..	1967	8.500.—
D-100 „ ..	1968	9.800.—
DP-100 diesel ...	1969	12.500.—
D-200 „ ..	1969	11.000.—
D-200 „ ..	1970	13.000.—
DP-100 diesel ..	1970	13.500.—
FARGO		
D-100 Pick-up ..	1962/3	5.500.—
D-100 „ ..	1964	6.500.—
D-100 „ ..	1965	6.700.—
D-100 „ ..	1966	7.500.—
D-100 „ ..	1967	8.500.—
D-100 „ ..	1968	9.800.—
FIAT		
Multicarga 1500	1965	5.900.—
Multicarga 1500	1966	6.600.—
Multicarga 1500	1967	7.800.—
Multicarga 1500	1968	8.600.—
Multicarga 1500	1969	9.200.—
Multicarga 1500	1970	10.200.—
FORD		
F-100 Pick-up ..	1960/1	5.800.—
F-100 „ ..	1962	6.300.—
F-100 „ ..	1963	6.800.—
F-100 „ ..	1964	7.100.—
F-100 „ ..	1965	8.300.—
F-100 „ ..	1966	9.200.—
F-100 „ ..	1967	9.600.—
F-100 „ ..	1968	11.000.—
F-100 „ ..	1969	12.000.—
F-100 „ ..	1970	14.000.—
JEEP		
IKA Pick-up ...	1961	4.300.—
IKA „ ..	1962	4.600.—
IKA „ ..	1963	4.800.—
IKA „ ..	1964	5.000.—
Glad. Pick-up ..	1964	5.000.—
Glad. „ ..	1965	5.500.—
Glad. „ ..	1966	6.000.—
Glad. „ ..	1967	6.500.—
Glad. „ ..	1968	7.000.—
Glad. „ ..	1969	8.000.—
Glad. „ ..	1970	10.500.—
MERCEDES BENZ		
170 Pick-up	1951	2.700.—
PEUGEOT		
T4B	1967	8.000.—
T4B	1968	8.600.—
T4B	1969	9.500.—
T4B	1970	11.000.—

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
RASTROJERO		
Pick-up	1964	5.600.—
„	1965	6.000.—
„	1966	6.400.—
„	1967	7.000.—
„	1968	7.400.—
„ 2ª S.	1968	8.200.—
„ 1ª S.	1969	8.800.—
„ 2ª S.	1969	9.800.—
„	1970	11.000.—

MOTOS USADAS

Cilindrada

MARCA	AÑO	ESTIMAC.
AJS		
500	46-48	880/1.100
350	46-48	450/600
500	49-54	1.500/2.000
500	60-62	2.900/3.600
650	60-62	3.100/3.800
500/650 chopper		3.300/4.400
BSA		
500	46-48	880/1.100
500	48-49	1.500/2.000
350	46-48	500/700
650	50-52	1.500/2.000
500	60-62	3.200/3.900
500/650 chopper		3.300/4.400
BMW		
500	55	1.900/2.200
250	58	2.000/2.800
500	58	3.300/4.000
500	62	4.200/5.000
600	62	4.400/5.500
DKW		
125		450/660
150		500/800
GILERA		
150	54-61	550/900
175	60-67	800/1.100
200	62-68	950/1.400
200	68-71	1.300/1.750
300 (imp.)	57-58	1.300/1.700
300 (nac.)	67-70	2.400/3.300
150 chopper		2.200/2.400
100 chopper		2.200/2.600
GUZZI		
350-500	46-49	900/1.100
175	57-61	900/1.300
235	57-61	1.000/1.400
HARLEY DAVIDSON		
1200	47-48	1.400/1.900
1200 (vál. cab.)	48-49	1.800/2.200
1200 chopper		3.900/5.500
HONDA		
50	60-62	650/1.100
125	60-62	1.100/1.900
150	60-62	1.200/1.700
250	60-62	2.200/2.900
300	60-62	2.600/4.000
HRD		
1000	48-49	1.700/2.200
1000 B. Sadow	48-49	2.600/3.500
1000 chopper		3.800/5.500
1000	48-49	3.300/3.800
1000	54	3.300/4.400
ISO		
150		450/650
JAWA		
350	57	1.100/1.750
175	57	550/900
350	62	2.200/3.800
MATCHLESS		
350	46-48	650/1.100
500	46-48	1.300/1.750
500	49-52	1.500/2.000
NORTON		
500	46-48	900/1.100
500	49-51	1.400/1.700
500	58	2.200/2.800
500	62	3.000/3.950
SIAMBRETTA		
150	52-54	650/900
115	54-62	550/800
125 chopper	58-62	1.000/1.500
125 (Cristian)	58-62	1.550/2.000
TRIUMPH		
350	47-49	1.000/1.550
500	46-47	1.900/2.[illegible]
500	48-50	2.000/2.5[illegible]
650	48-50	2.400/3.3[illegible]
500	51-54	2.400/3.3[illegible]
650	51-54	2.900/4.0[illegible]
500/650	55-57	3.300/4.4[illegible]
350	58-62	3.300/4.4[illegible]
650	60-62	3.900/4.6[illegible]
650 boneville.	70	11.000/11.2[illegible]
750 trident	70	13.000/15.5[illegible]
500/650 chop.		4.400/5.5[illegible]
ZANELLA		
100	59-67	850/1.0[illegible]
125	59-67	950/1.1[illegible]
125	68-71	1.100/1.5[illegible]
175	69-71	1.500/1.9[illegible]

MOTOS 0 Km

MARCA	PRECIO
ZANELLA	
48 cm³	1.710.—
125 cm³	2.880.—
175 Ponderosa	3.314.—
Z Carga	5.854.—
GILERA	
150 Súper Sp.	3.765.—
183 TC	3.904.—
200 GT	4.080.—
200 GT Monocasco	4.140.—
200 SP/70	4.456.—

LANCHAS 0 Km

MODELO	MEDIDAS	PRECIO DEL CASCO	MOTOR	PRECIO TOTAL
VAN-CANESTRARI				
Van 330	3,60-1,49-0,65	$ 3.630	Yamato 22 (M)	$ 8.830
Van 400 V	3,95-1,48-0,66	$ 6.072	Johnson 33 (M)	$ 15.072
Avan 440	4,45-1,75-0,87	$ 9,592	Johnson 55 (E)	$ 24.472
Avan 440	4,45-1,75-0,87	$ 9,592	Johnson 115 (E)	$ 32.892
Avan 550 P	5,30-1,98-0,93	$ 9.256	Johnson 115 (E)	$ 31.256
Avan 550 U	5,30-1,98-0,93	$ 14.940	Johnson 115 (E)	$ 38.140
Avan 550 C	5,30-1,98-0,93	$ 24.790	Johnson 115 (E)	$ 47.990
Avan 550 L	5,30-1,98-0,93	$ 10.890	Johnson 115 (E)	$ 34.090
Avanlita	6,00-2,23-0,90	$ 9,592	Johnson 115 (E)	$ 32.892
DELTA-MARINE				
Junior T	2,60-1,32-0,42	$ 950	Yumpa 2,5	$ 2.300
Pescador	4,25-1,80-0,65	$ 2.200	Yumpa 5	$ 4.100
Universal	4,25-1,80-0,75	$ 2.600		
Camping 425	4,25-1,80-0,85	$ 3.500		
Isleño	6,20-1,95-0,80	$ 4.500	Bernal 10	$ 8.500
Camping 620	6,20-1,95-0,80	$ 6.000	Bernal 10	$ 9.800
Tigre	6,30-2,20-0,90	$ 9.000	Aquamatic 221	$ 34.900
Lido	6,60-2,30-1,00	$ 12.000		
JUANJO				
Biguá	2,65-1,30-0,48	$ 1.270	Yumpa 5	$ 2.820
Trimarán	3,03-1,63-0,56	$ 2.150	Yumpa 5	$ 3.900
Bambino	3,60-1,61-0,65	$ 2.300	Chrysler 35 (M)	$ 9.300
Signorina	3,60-1,61-0,65	$ 4.100	Chrysler 45 (E)	$ 13.300
Piccino	4,08-1,76-0,70	$ 2.900	Chrysler 45 (E)	$ 12.100
Sprinter	4,08-1,76-0,70	$ 5.500	Chrysler 55 (E)	$ 16.500
Bambina	4,08-1,75-0,70	$ 3.200	Chrysler 35 (M)	$ 10.200
Palm Beach	6,12-2,33-1,00	$ 29.000	Aquamatic 221	$ 49.000
Day Cruiser	6,12-2,33-1,00	$ 23.000	Aquamatic 221	$ 43.000
Coral Storm	6,12-2,33-1,00	$ 15.000	Chrysler 85 (E)	$ 29.800
PAGLIETTINI				
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	$ 4.280	Mercury 40 (M)	$ 15.595
Chiquilina	4,05-1,72-0,68	$ 4.280	Mercury 40 (E)	$ 17.050
Pagliettini 406	4,06-1,72-0,73	$ 5.721	Mercury 50 (M)	$ 19.006
Pagliettini 406	4,06-1,72-0,73	$ 5.721	Mercury 50 (E)	$ 20.612
Pagliettini 406	4,06-1,72-0,73	$ 5.721	Mercury 65 (E)	$ 23.183
Coidnet	4,46-1,73-0,58	$ 5.177	Mercury 50 (M)	$ 18.462
Codinet	4,46-1,73-0,73	$ 5.177	Mercury 50 (E)	$ 20.068
Codinet	4,46-1,73-0,73	$ 5.177	Mercury 65 (E)	$ 22.639
Codinet	4,46-1,73-0,73	$ 5.177	Mercury 80 (E)	$ 27.107
Pescadín	4,45-1,78-0,68	$ 4.426	Mercury 40 (M)	$ 14.632
Pescadín	4,45-1,78-0,68	$ 4.426	Mercury 50 (M)	$ 16.203
Pagliettini 445	4,45-1,81-0,76	$ 6.616	Mercury 65 (E)	$ 24.078
Pagliettini 445	4,45-1,81-0,76	$ 6.616	Mercury 80 (E)	$ 28.546
Pagliettini 445	4,45-1,81-0,76	$ 6.616	Mercury 115 (E)	$ 31.534
Gacelux	5,15-2,02-0,87	$ 10.794	Mercury 115 (E)	$ 35.712
Gacelux	5,15-2,02-0,87	$ 10.794	Mercury 135 (E)	$ 38.179
REGNICOLI				
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	$ 5.445	Johnson 25 (M)	$ 12.695
Dorado Pescador	3,60-1,71-0,60	$ 5.445	Johnson 40 (M)	$ 14.495
Dorado Sky	4,25-1,75-0,70	$ 5.753	Johnson 40 (M)	$ 15.473
Dorado Sky	4,25-1,75-0,70	$ 5.753	Johnson 40 (E)	$ 17.273
Dorado V II	4,33-1,75-0,70	$ 7.370	Johnson 40 (M)	$ 17.270
Dorado V II	4,33-1,75-0,70	$ 7.370	Johnson 40 (E)	$ 19.070
Dorado V II	4,33-1,75-0,70	$ 7.370	Johnson 60 (E)	$ 23.330
Dorado V II	4,33-1,75-0,70	$ 7.370	Johnson 100 (E)	$ 26.420
Super Barracuda	5,35-2,15-0,90	$ 12.650	Johnson 125 (E)	$ 34.150
Dina	5,54-2,30-0,90	$ 20.680	Johnson 155	$ 51.680
Dina	5,54-2,30-0,90	$ 20.680	Johnson 210	$ 56.430
NAUTICA-BERMUDA				
Pirayú	3,83-1,63-0,47	$ 2.615	Evinrude 25 (M)	$ 11.740
Riomar	3,83-1,63-0,60	$ 3.352	Evinrude 25 (M)	$ 12.477
Riomar	3,83-1,63-0,60	$ 3.352	Evinrude 40 (M)	$ 14.432
GH-380	3,80-1,55-0,62	$ 3.060	Evinrude 25 (M)	$ 12.185
Super Sport	4,36-1,76-0,69	$ 6.580	Evinrude 50 (E)	$ 22.656
Super Sport	4,36-1,76-0,69	$ 6.580	Evinrude 65 (E)	$ 25.553
Mark II	4,85-1,88-0,72	$ 9.800	Evinrude 85 (E)	$ 32.032
Mark II	4,85-1,88-0,72	$ 9.800	Evinrude 100 (E)	$ 32.900
Caribbean	5,02-1,94-0,89	$ 10.420	Evinrude 85 (E)	$ 32.652
Caribbean	5,02-1,94-0,89	$ 13.000	Aquamatic 221	$ 37.500
Cobra	5,10-2,10-0,85	$ 14.880	Aquamatic 221	$ 39.380
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 23.050	2 Evinrude 65	$ 61.050
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 23.050	2 Evinrude 100	$ 69.250
Gran Turismo	5,83-2,28-1,12	$ 24.735	Aquamatic 221	$ 49.235
Gran Turismo L	6,83-2,28-1,12	$ 24.265	2 Evinrude 100	$ 70.465
Gran Turismo L	6,63-2,28-1,12	$ 24.795	Aquamatic 221	$ 49.295
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 26.962	2 Evinrude 60	$ 73.162
Day Cruiser L	6,83-2,28-1,50	$ 29.000	Aquamatic 221	$ 53.500

NOTA: Como en la inmensa mayoría de los casos los motores son de importación, debe tenerse en cuenta la variación inmediata de precio que se produce al modificarse la paridad del dólar.

NOTA: (M): arranque manual (E): arranque eléctrico

— Las medidas se dan en metros, en este orden: eslora-manga-puntal.

— Las potencias de los motores se dan en HP.

Dado el incremento constante que sufren los precios de los vehículos cero kilómetro, que superan la frecuencia de aparición de nuestra revista, nos hemos visto obligados a levantar las listas correspondientes hasta que esta situación se regularice. (¡Ojalá!)

IMPACTO!...

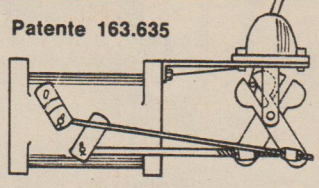
PARA LOS CAZADORES
(también para pescadores)

SON LOS FAROS PORTATILES PARA CAZA, EXTRAPOTENTES CON LAMPARAS ESPECIALES DE 85 BUJIAS (ALCANCE 500 METROS, GARANTIDOS) TOTALMENTE IRROMPIBLES. PRECIOS Y DESCUENTOS ESPECIALES A REVENDEDORES.

FABRICA Y DISTRIBUYE:
CASA DAVID S.A. • WARNES 777
CAP. TEL. 54-2671 - 55-1965

PALANCA AL PISO DI-ROSA

Patente 163.635



Para: IKA - FORD - CHEVY
DODGE - PERKINS y otras marcas.

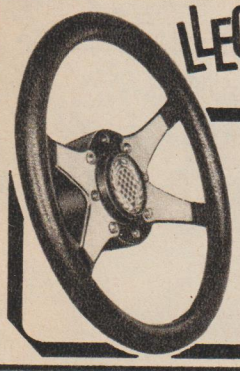
FACIL Y RAPIDA COLOCACION
SOLICITE TURNO
ENVIOS AL INTERIOR

C. DI ROSA
Av. CONSTITUYENTES 5624
T. E. 51-9117

PEUGEOT

REPUESTOS Y
ACCESORIOS
FABRICACION
IMPORTACION
EXPORTACION
VENTAS POR
MAYOR Y MENOR

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CABELLO 3363/65
TEL. 71-3952/8959 y 72-3957
ESTACIONAMIENTO GRATIS



LLEGO! Enterprise

¡TRIUNFADOR EN EUROPA!

Ahora en manos argentinas...
Original creación supermoderna
Solidez y belleza.

DISEÑO EXCLUSIVO

ES UN PRODUCTO: **TORINO S.C.A.**
SANTA ROSA Y SAAVEDRA • VICTORIA • Pcia. de Bs. As.
Distribuidores: LUIS A. LARROSA, Gral. L. Vinter 913,
Tel. 59-5070 y SU ACCESORIO, Tel. 88-5225.

BARCA S.A.

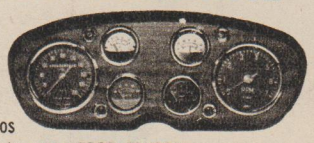
WARNES 1201 - TEL. 55-8931/32

DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS G.M.
GRAN STOCK EN PARTES DE CARROCERIA

FRENTES • REJILLAS • GUARDABARROS
PUERTAS • CAPOT • PARAGOLPES
TECHOS • MOLDURAS

DIFERENCIAL - ENCENDIDO - CAJA VELOCIDAD
CHEVROLET "400" - SUPER - CHEVY - PICK UP - CAMION

ACCESORIOS DEPORTIVOS EN GENERAL



Tableros
especiales para **FORD FALCON**

CASCOS
INTEGRALES

CUIDEX
PRIMER CINTURON RETRACTIL DE SEGURIDAD

DISTRIBUIDOR OFICIAL
DE INSTRUMENTAL **BRD**

ESUSEN ARGENTINA S.A.C.e I.
PARANA 734 •T. E. 44-9178- CAP.• Sábados abierto hasta las 12.30 hs.

ANTENAS AUTO RADIO MAREL®

10 años
de experiencia, más
de 1.500.000 antenas
MAREL en uso.
25 modelos cubriendo
todas las marcas y
modelos de
automotores. Estamos
a sus órdenes
en **Darwin 279,**
T. E. 55-6548,
Bs. Aires

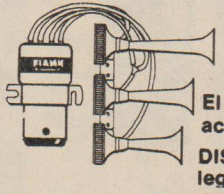
AMPLIO STOCK EN
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
NACIONALES
E IMPORTADOS

LINEA COMPLETA DE
REPUESTOS PEUGEOT 202

Casa adherida a Crédito:
LONDONCARD • CITICARD
y DINERS CLUB

ENVIOS AL INTERIOR

CAPITAL: PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327
AVELLANEDA: AV. PAVON 787 - T. E. 22-3166

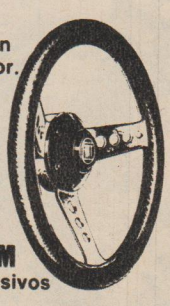


DETROIT

S. C. P. A.

El surtido más importante en accesorios para el automotor.

DISTRIBUIDOR: Volantes legítimos deportivos
SANDRINI
Colocación en el acto.
Consolas, Cinturones de seguridad, Faros de iodo.



Bocinas musicales FIAMM
italianas importadores exclusivos

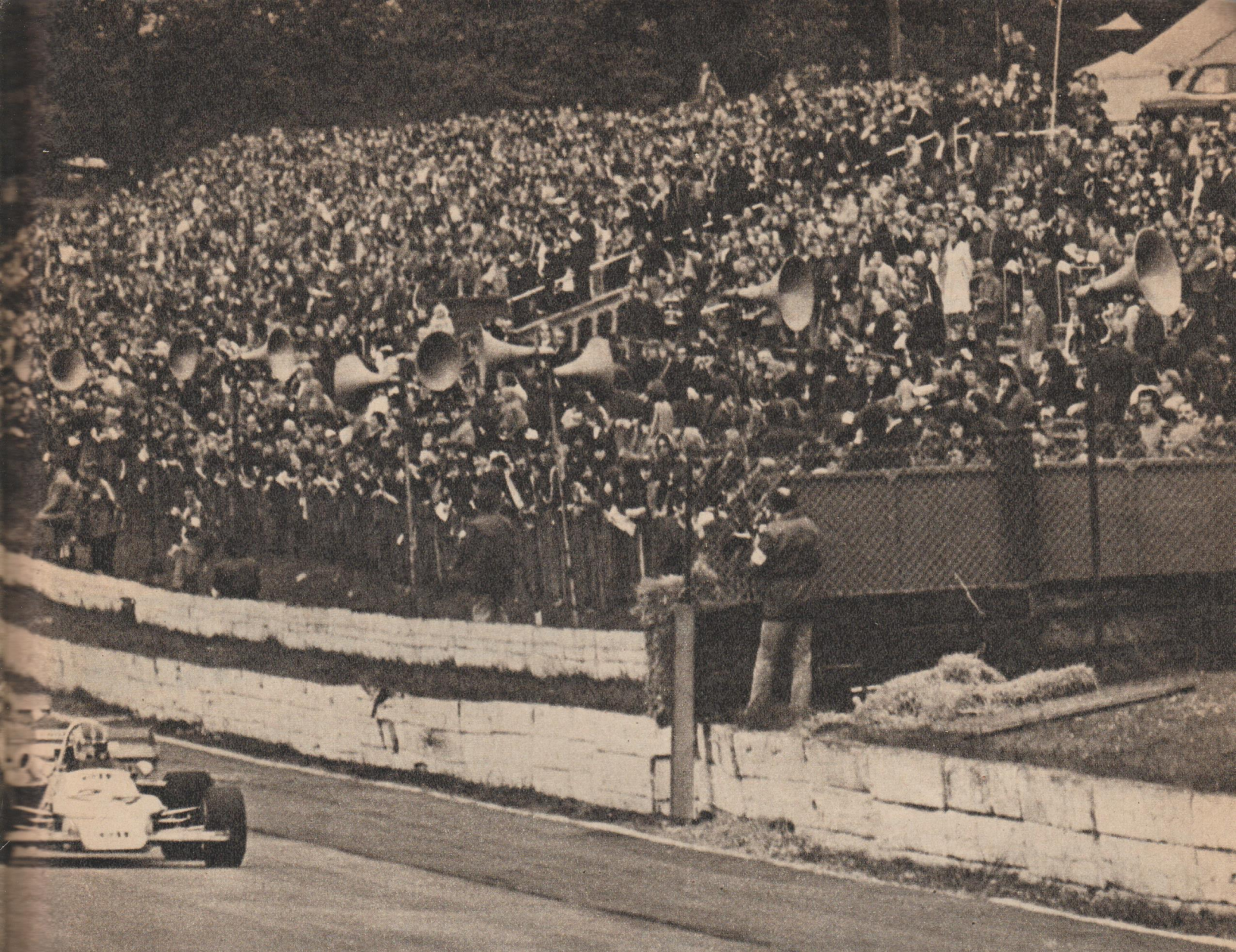
WARNES
1333/37/41
TEL. 54-5649
BS. AIRES

F-2 EN CRYSTAL P

EL RE

En el peligroso y difícil cir brillantemente Carlos Reut puesto en la final. El sudaf y segundo llegó Mike Hail plenamente recuperado. Co todo, sin embargo, un apre del auto le lastimó un ded

texto y fotos: ANDRES MEYER (enviado especial)



PALACE

TORNO DE LOLE

cuito de Crystal Palace reapareció
emann obteniendo el triunfo en su serie y el tercer
ricano Jody Scheckter fue un gran triunfador
wood, detrás de quien llegó Lole
mo si la mala suerte no lo hubiera abandonado del
tón con la puerta
aunque levemente

"Correr esta carrera es un verdadero regalo".

Con estas palabras comentaba Carlos Reutemann su reaparición en las pistas luego de su convalecencia a raíz del accidente sufrido en Thruxton. Al principio le habían pronosticado seis meses de inactividad. Luego, cada vez que visitaba al médico, éste iba constatando una mejoría mucho más acelerada de lo previsto, y

así fue como se encontró con la grata sorpresa del permiso para retornar a la actividad a fines de mayo. Su gran momento en esta reaparición fue en la primera serie de la carrera de Crystal Palace, cuando pasó del tercero al primer puesto luego de afanosa lucha, encabezando el pelotón delante de las tribunas. Estas lo recibieron con una inesperada ovación rubricada con el agitarse de miles de pañuelitos blancos, lo que confirma a Lole como un auténtico ídolo de la F-2, más allá de los nacionalismos.

En cuanto a Carlos Ruesch, las cosas no fueron tan brillantes como en el caso de Lole. Al terminar la primera serie nos encontramos con John Surtees, que mostraba evidentes síntomas de desazón, ya que los motores de su auto y del que maneja Cachi-

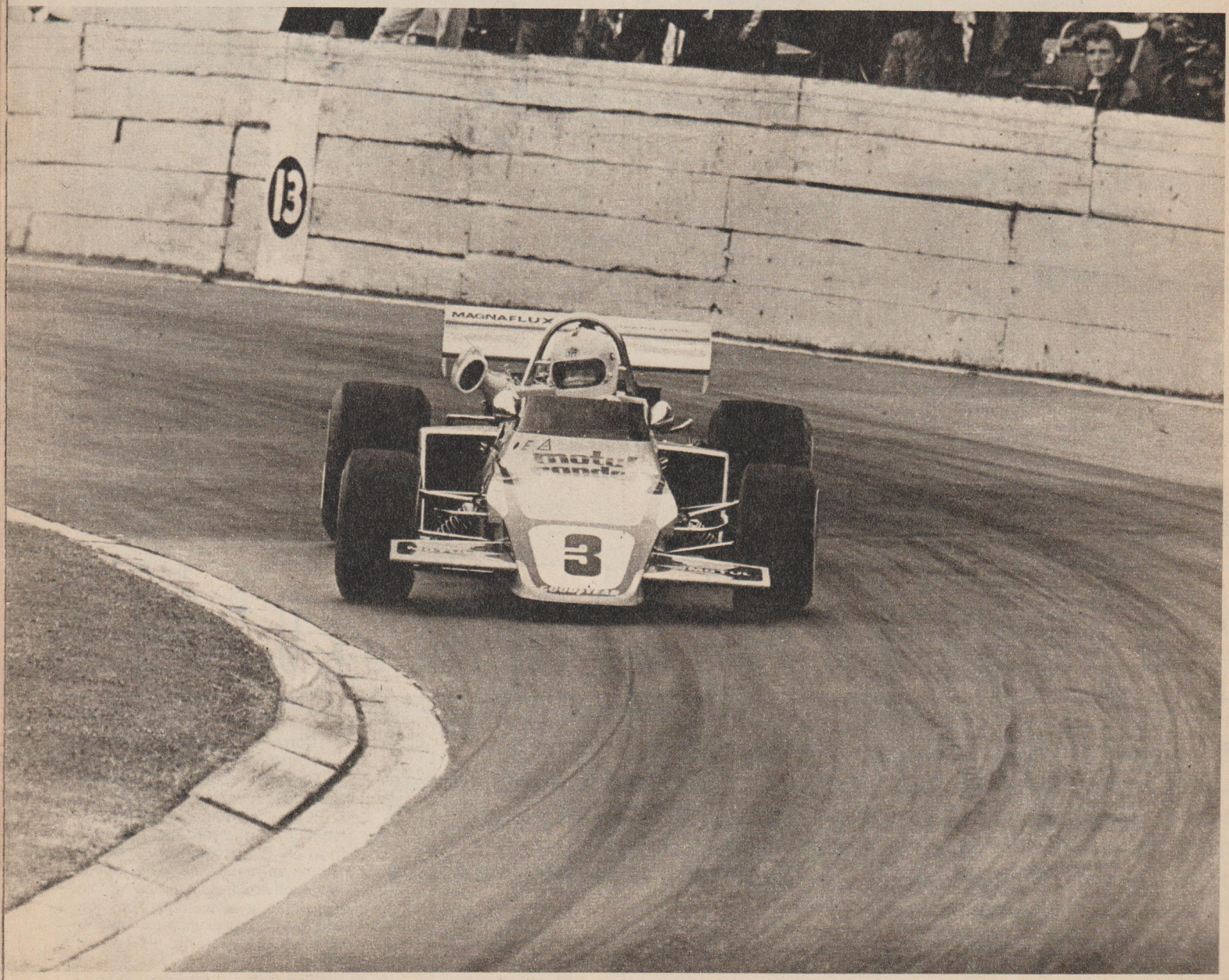
GRATA SORPRESA: RUESCH A FORMULA UNO

Hablamos con John Surtees y Alan Fenn con la intención de que nos dieran su cruda, sincera opinión sobre Cacho Ruesch, obviando que somos argentinos y las esperanzas que tenemos cifradas en nuestro compatriota.

La respuesta de Surtees fue que *"Ruesch es un hombre que progresa gradualmente, tal como lo hizo Reutemann, y ésa es la mejor y más productiva manera de progresar, ya que loqueando progresa cualquiera pero así también después puede pagar las consecuencias de su inconsciencia"*. Y, tras cartón, nos soltó en la primicia: *"Estamos muy contentos con Ruesch. Se preocupa por su auto, no lo daña ni lo maltrata y siempre colabora en la fábrica, donde entra como en su casa todos los días, ya que a pedido nuestro vive muy cerca de los talleres por cualquier cosa para lo que se le pueda necesitar"*.

"Consideramos que a partir de la segunda mitad del año podremos confiarle la conducción de uno de nuestros F-1 para que también se vaya haciendo en esa categoría, para la que tiene gran futuro. Obviamente no podemos darle una máquina ya, pero eso no se debe a que todavía Ruesch no esté a punto, sino a que hay mucho trabajo reacondicionando las máquinas del equipo, ya que sus pilotos chocan demasiado a menudo contra objetos sólidos (sic). Pero en cuanto contemos con un respiro comenzaremos a preparar el F-1 de Ruesch, que esperamos hacer debutar en alguna pista que éste ya conozca, para evitarle problemas conjuntos de adaptación a máquina y circuito".

Como se ve, la cosa va en serio, lo que nos permite alegrarnos por Cachito en lo personal, y en general por nuestro automovilismo, que tendrá muy pronto un nuevo exponente en la categoría más exigente del mundo.



to habían sufrido el mismo desperfecto: rotura de la polea que comanda los árboles de levas, y serios daños en bomba de aceite y distribuidor. En el momento de los abandonos, Surtees iba segundo con muchas posibilidades de ganar y Ruesch marchaba tranquilamente séptimo detrás de Reutemann, que a esa altura de la serie todavía iba sexto y no había comenzado su monumental escalada al primer puesto.

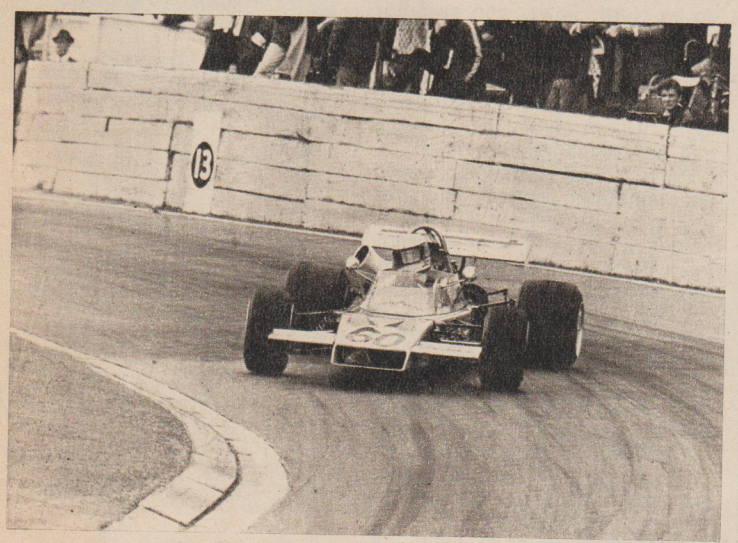
Según los cálculos de "Big John", y sin tener muy en cuenta sus propias posibilidades, Ruesch podría haber salido tranquilamente segundo en esa serie detrás de Reutemann, pero, como dijo después lacónicamente: *"nosotros no somos los responsables de los motores"*, así que Ruesch deberá esperar hasta Hockenheim para ver si mejora su suerte.

También referente al equipo Surtees, Hailwood iba ganando la segunda serie con relativa comodidad a bordo del tercer auto del equipo Matchbox.

Sin embargo, cuatro vueltas antes del final se rompió la barra estabilizadora de su máquina y fue pasado en plena recta principal por Jody Schekter, que ganó luego con varios cuerpos de ventaja. Este sudafricano casi desconocido para nosotros anda muy fuerte con el nuevo McLaren, y es uno de los candidatos más firmes a ganar el campeonato de este año.

LAS PRUEBAS PREVIAS

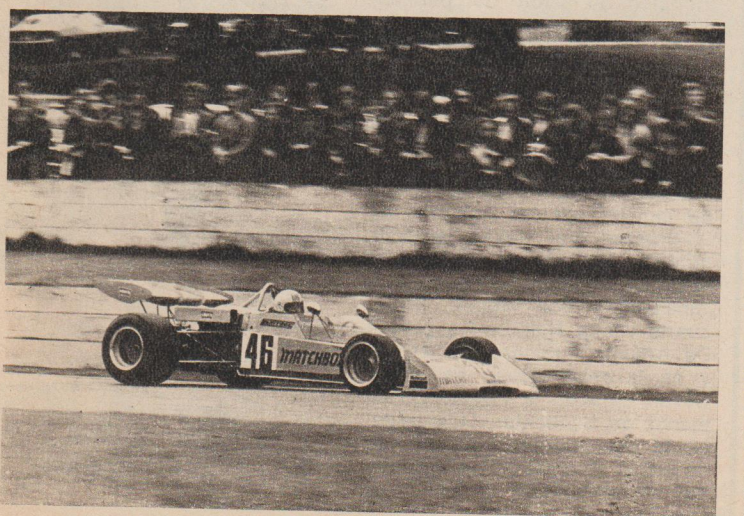
Los entrenamientos oficiales, y por consecuencia la clasificación para ordenar la largada de las



Excepcional porwerslide de Jody Schekter, el veloz sudafricano que representa oficialmente a McLaren y logró el primer triunfo de la marca en su reaparición en la categoría.

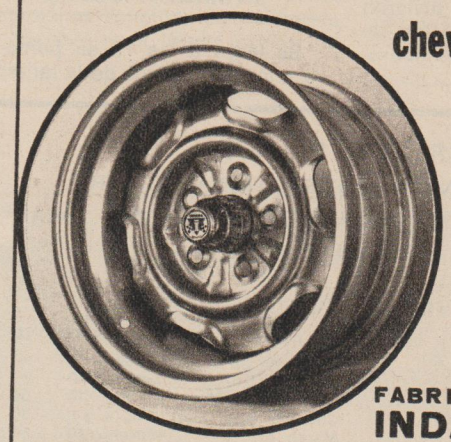
El Lole en plena acción. La deformación de las gomas muestra que el mejor piloto actual de F-2 retornó a las pistas como si nada hubiera pasado.

Mike Hailwood anduvo siempre en la punta en su serie y en la final. Perdió las dos en las últimas vueltas por un problema común: rotura de barra estabilizadora.



en rosario corsa
López Puccio S.R.L. Cordoba 1177 Rosario

probadas en las pistas
deportivas
RUEDAS INDARA ROSARIO



chevrolet
para cubierta 13" y 14"
anchos 5,5/6/6,5"
cromadas o combinadas
FABRICANTES
INDARA S.R.L.
SAN MARTIN 2646 T.E. 81-1166 - 80025 ROSARIO

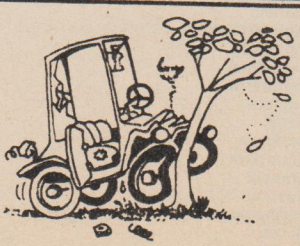
LINEA COMPLETA FIAT
repuestos y accesorios
ITAL FIAT
Ventas por Mayor y Menor
ENTRE RIOS 2294 T.87571 ROSARIO

AUTO CENTRO S.R.L.
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
FAROS PARRILLAS - MOLDURAS - PARAGOLPES - DEFENSAS - TAZAS - ORNAMENTOS - ALFOMBRAS - PORTAEQUIPAJES - ESPEJOS - MANIJAS ETC. POR MAYOR Y MENOR
Envíos al interior contrarreembolso URQUIZA 1486 T.E. 48268 - ROSARIO

repuestos y accesorios
DKW FIAT ISARD DE CARLO PEUGEOT
CITROEN HEINKEL ISETTA RENAULT N.S.U.
RASTROJERO
MILTON JORGE BARBAGALLO
PRODUCTOS ROBERT BOSCH AV. ALBERDI 270 T.E. 39-4522 ROSARIO

EXTINGUIDORES
PARA AUTOMOVILES
"BOTAFOGO"
INFLADOR Y EXTINGUIDOR
HNOS. FERRETTI
AV. PELLEGRINI 1218 T.E. 62825

PEUGEOT 504 403 404 T4B
LINEA COMPLETA
repuestos eduardo
AV. PELLEGRINI 1075 T.E. 815424 ROSARIO



NO ESPERE QUE LE OCURRA ESTO...!
REVISE SUS FRENOS INMEDIATAMENTE..!
RECTIFICACION DE CAMPANAS
CAMBIO DE CINTAS
FRENOS DE POTENCIA "TENSA"
RAPELLI, SALATIN Y CIA. S.R.L.
SOLICITE SU TURNO A LOS TELEFONOS 44468 y 45072
GUEMES 2050 ROSARIO

dos series del lunes fueron llevadas a cabo el día sábado, con tiempo seco en las primeras horas de la mañana y molestos chaparrones a medida que se aproximaba el mediodía.

Los autos se dividieron en dos series de práctica agrupando los números impares en una y los pares en la restante. En la primera de estas series clasificatorias participaron los pilotos argentinos, ya que Reutemann corría con el número 3 y Ruesch con el 47, de modo que les tocó andar en pista mojada, sin posibilidades de andar más fuerte que los de la tarde, que tuvieron la suerte de correr bajo los rayos del sol y con la pista nuevamente en buen estado.

Los más veloces de esta primera serie fueron Niki Lauda y Gerry Birrel, ambos con March 722, detrás John Surtees con el TS10, John Watson con el Tui BH2, Patrick Depailler con otro 722, Lole, Ruesch y luego el alegre montón.

En la serie de los números pares los mejores tiempos fueron logrados por François Cevert con un March 722, luego Jean Pierre Jaussaud con un Brabham BT 38 y tercero Schekter con un McLaren M21.

PRIMERA SERIE

Se largó a las 13 en punto y ya a los 150 metros de la largada se produjo el primer incidente del día lunes. Graham Hill le dió un morrocotudo autazo a Birrell, a efectos del cual volaron autos, ruedas y cachos de suspensión a todo viento.

Por suerte, como dicen las viejas, todo no pasó de un susto y ambos pilotos resultaron ilesos si bien Hill tenía la marca de un neumático sobre el casco y se quejaba ostensiblemente de la ciática.

A raíz de la ribatiña los tres autos de la primera fila y Niki Lauda lograron separarse netamente del resto. El primer giro fue completado con Beltoise en la punta seguido de Surtees, Lauda, Depailler, Beuttler, Scott, Reutemann y Ruesch.

En el transcurso de la segunda vuelta tanto Lole como Cacho rebasaron cómodamente la línea de Scott y venían tirando juntos como para comérselos a todos crudos hasta que Ruesch se quedó en North Tower con el motor roto. Las posiciones del pelotón de punta volvieron a variar un par de vueltas después cuando Surtees se quedó en el mismo lugar y con el mismo defecto que su compañero argentino.

En la vuelta 10 Lauda también abandona por motivos similares a los de Surtees y Ruesch, y entonces Depailler pasa a escoltar a Beltoise y perseguido a su vez por Beutler.

Lole se venía trayendo a la rastra a Scott y a Vic Elford que hacían lo imposible por no perderlo de vista y sobre la mitad de la serie terminó de dar alcance a los tres punteros pasándolos en una sola vuelta despertando un eco inusitado en la tribuna que lo recibió en punta con una estruendosa ovación.

Elford por su parte viene haciendo una carrera excepcional, logrando ubicarse segundo con el Chevron B-20 que Gethin llevó a la victoria en Pau.

Exigidos por el violento ritmo impuesto por Reutemann, Beltoise y Depailler deben entrar a boxes con diversos problemas mientras Watson se retrasa sensiblemente dando lugar al avance de Scott.

Gran triunfo de Lole y gran retribución de afecto del público, cuando recibió la guirnalda de manos de John Players, organizador de la carrera.

SEGUNDA SERIE

La segunda serie fue dominada de movida por los hombres de la primera fila. Cevert tomó la punta seguido por Scheckter, De Adamich, Hailwood, Jochen Mass, Jaussaud y Bob Wollek. En la cuarta vuelta Hailwood superó a De Adamich ubicándose tercero y en la sexta vuelta se quedó Cevert dejando la vanguardia en manos de Scheckter. Más tarde, en la decimoquinta, Jaussaud desplazó a Mass y las posiciones en el pelotón de punta no variaron hasta el giro 25 en que también Jaussaud ganó otra posición, esta vez a costa de De Adamich. Mientras tanto Hailwood, de andar muy violento, venía haciéndole la vida imposible al sudafricano, al que desplazó en la vuelta 26 para tomar el comando de las acciones. En ese giro abandona Mass dejando lugar a que Wollek avance al quinto lugar, mientras al lugar de éste asciende el debutante francés José Dolhem. Sin variantes continuó la carrera hasta la vuelta 36, en la que abandona Jaussaud, permitiendo el avance de De Adamich y los que vienen haciéndose de abajo.

Mike "The Bike" Hailwood, Scheckter y De Adamich, que así

Arriba Izquierda: Vic Elford corre esporádicamente en monopostos. En Crystal Palace apareció con el Chevron B20 de Gethin y demostró no ser ningún manco.

CRYSTAL PALACE

GREATER LONDON INTERNATIONAL TROPHY

LUNES 29 DE MAYO — FORMULA DOS INTERNACIONAL

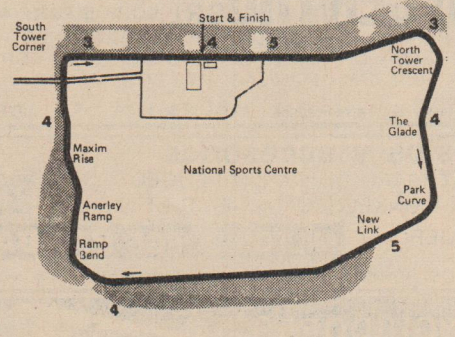
(QUINTA CARRERA PUNTABLE)

Clasificación Final

Pos.	Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	60	Jody Scheckter	Mc Laren M 21	41m32s4/10	50
2º	46	Mike Hailwood	Surtees TS10	41m34s6/10	50
3º	3	Carlos Reutemann	Brabham BT 38	41m35s8/10	50
4º	54	Vic Elford	Chevron B20	41m37s	50
5º	24	François Cevert	March 722	41m44s2/10	50
6º	5	Jean P. Beltoise	Brabham BT 38	42m14s	50
7º	27	Patrick Depailler	March 722	42m15s8/10	50
8º	22	Jochen Mass	March 722	42m16s2/10	50
9º	10	Silvio Moser	Brabham BT 38	41m51s2/10	48
10º	4	Bob Wollek	Brabham BT 38	41m45s	46

PROMEDIO DEL GANADOR: 161,550 km/h.

RECORD DE VUELTA: François Cevert y Jody Schekter en 48s6/10 a 165,690 kilómetros por hora.



Los números indican las marchas en que circulaba Reutemann en cada sector del circuito.

TROFEO EUROPEO DE FORMULA DOS

POSICIONES

Pos.	PILOTO	NACIONALIDAD	Puntos
1º	Niki Lauda	Austria	15
2º	Jean P. Jaussaud	Francia	12
2º	Jody Scheckter	Sudáfrica	12
4º	Mike Hailwood	Inglaterra	10
5º	Patrick Depailler	Francia	9
5º	Peter Gethin	Inglaterra	9
5º	Dave Morgan	Inglaterra	9
8º	CARLOS REUTEMANN	Argentina	8
9º	Mike Beuttler	Inglaterra	6
9º	Patrick Del Bo	Francia	6
11	Claudio Francisci	Italia	4
11	Xavier Perrot	Suiza	4
11	David Purley	Inglaterra	4
11	Bob Wollek	Francia	4
15	Tom Belso	Suecia	2
15	Jochen Mass	Alemania	2
17	Silvio Moser	Suiza	1
17	Peter Westbury	Inglaterra	1

llegaron al banderazo final, superaron el tiempo de Reutemann para completar el recorrido de una serie.

LA FINAL

El principio fue desalentador para Andrea De Adamich y alegre para François Cevert, ya que el italiano hizo un trompo en la vuelta previa de calentamiento rompiendo una rueda y anexos de la suspensión, razón por la que no pudo largar dejando su lugar al francés, que de otra forma no estaba clasificado en su serie para correr la final.

El auto de Surtees tampoco pudo ser terminado a tiempo y su lugar en el grid fue ocupado por Mike Beuttler.

La largada fue similar a la de la primera serie. Esta vez hicieron un trompo Beuttler y Beltoise, enganchados en la fatídica curva de North Tower. En el desparramo el primero perdió una rueda debiendo abandonar, mientras que Beltoise pudo enderezar su trayectoria sin mayores contratiempos y seguir en carrera.

La lucha de la punta era frenéticamente protagonizada por Scheckter y Hailwood, que se pasaban mutuamente en pos de ventajas que no llegaban para clarificar el panorama, y a sabiendas que a sus espaldas Lole les observaba muy de cerca, listo a dar el zarpazo al menor descuido.

Detrás de éste, en cuarto lugar, Vic Elford venía dando una excelente demostración de lo que puede hacer en monopostos, a los que no está del todo acostumbrado luego de dedicarse tan largamente a los prototipos.

El final fue un calco de la segunda serie, ya que Hailwood, que venía dominando las pretensiones de Scheckter en la lucha a hierro corto, sufrió nuevamente la rotura de la barra estabilizadora debiendo dejar la victoria en manos del piloto de McLanren.

Excelente el tercer puesto de Reutemann, que en ningún momento se engolosinó con las posibilidades de triunfo a sabiendas de que esta carrera debía servirle de readaptación, y que era preferible terminarla antes que abandonar por mucho exigir el medio mecánico. Lo hecho en la primera serie fue suficiente para demostrarse a sí mismo que no perdió nada en su mes y pico de huelga obligada.

Ruesch también se mostró muy afianzado en la categoría. Para él sólo cabe desear que muy pronto los Surtees anden un poquito mejor para que produzca los resultados que de él se esperan y que, sin duda, está capacitado para dar.

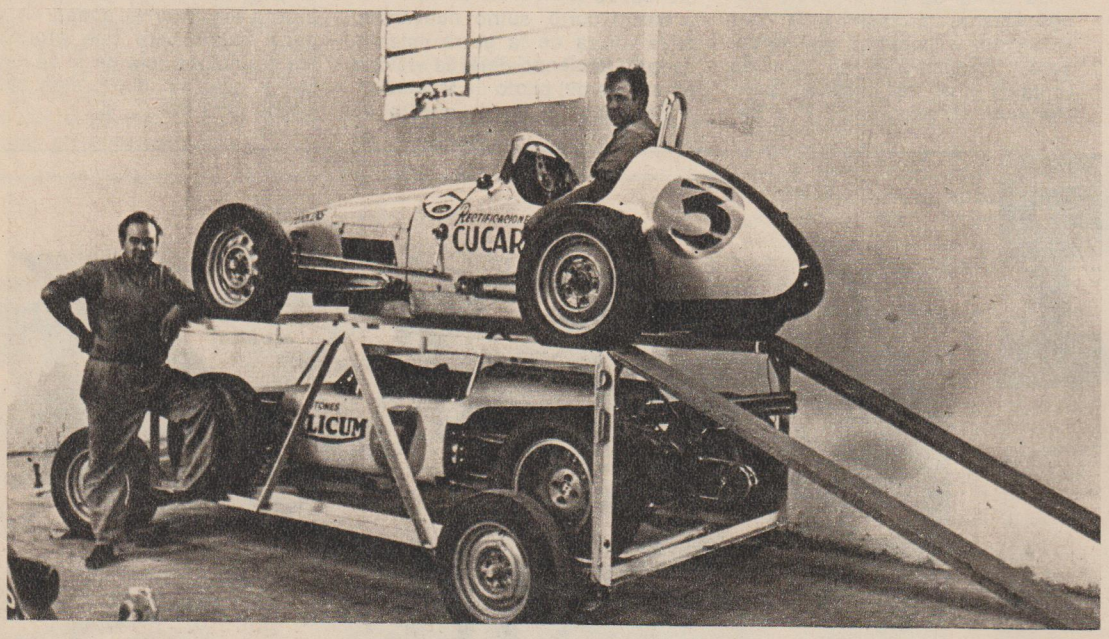
Schekter y Hailwood dan la vuelta de honor en este Capri, en el que falta Reutemann a raíz del accidente en que se lastimó el dedo. Se lo agarraron con la puerta del auto en momentos en que subía.

Desde que abrió sus puertas, solamente trabaja con Aros **Perfect Circle.** Y cada vez funciona mejor.
Es que, cada día, los automovilistas entienden más. Y saben la importancia de los aros de pistón para la vida del motor.
Por eso vienen aquí. Donde tienen la seguridad de que le colocan únicamente **Perfect Circle.**
En cuestión de cambio de aros, los clientes prefieren ir a donde no cambian.

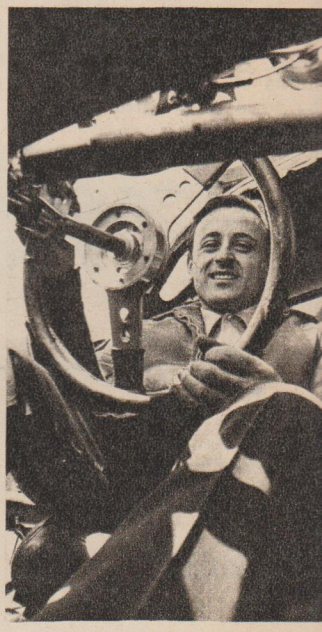
PERFECT CIRCLE®
NEGOCIO REDONDO!
Aros de pistón. Camisas. Conjuntos armados y Válvulas.

Distribuidores: **ARCAMSA S.A.C.**
Fabricantes: **E. DANERI I.C.S.A.,** con licencia de la DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION U.S.A.

TOQUECITOS DE



Hnos. Sotro: trabajando para el futuro mediato e inmediato.



Pauloni: quiere un nuevo SP.

ESCUELA DEL ACA: DECRETO Y ADUANA

Los Brabham BT 30 y BT 36 (ex Reutemann, ex Ruesch) que el Automóvil Club Argentino importó a nuestro país todavía descansan encajonados en un edificio de Lanús, propiedad del ACA. Las cuatro unidades, acompañadas de un sinnúmero de repuestos y neumáticos están a la espera de una firma del decreto que permitirá la importación sin recargos de los cuatro monoplazas. No habrá que esperar mucho más para abrir los cajones que en estos momentos están bajo custodia aduanera.

IKA-RENAULT: UNA MANO PARA LOS MUCHACHOS

Poco después de finalizada la Vuelta del Noroeste, un grupo de renolistas (Barceló, Colavino, Recalde) delegaron al porteño Gonzalo Barceló como representante de ellos mismos frente a Ika-Renault. La misión de Gonzalo Barceló es tramitar algún tipo de apoyo para los hombres de la marca en la categoría teniendo en cuenta los buenos resultados obtenidos hasta el momento. Todavía no tenemos noticias de las gestiones pero sería interesante que el resultado fuese positivo ya que los Renault R12 están funcionando mucho mejor de lo que se esperaba.

HNOS. SOTRO

Los hermanos Sotro no se presentaron el domingo pasado en la competencia de Las Flores por no haber terminado a tiempo su Sotro-Falcon de motor delantero. El monoplaza de motor trasero le está ocupando gran parte tiempo ya que se le están troduciendo muchas mod caciones en el tren trase Además están dibujando primeros planos y tirando primeras ideas para el futu r.1 que presentarán en 1973

6 HORAS ANCAP -TN y G.1 - URUGUAY

Las seis Horas ANCAP, a disputarse el 11 del actual, prometen ser un verdadero éxito, y a la vez primer paso de la SudAm en lo que hace a Turismo.

Como para tener noción de la cuestión, participarán dos Fiat 125 chilenos, tres Corcel brasileños, dos Alfa Romeo paraguayos, un montón así de BMW, Mini 1275, Ford Escort, etc., etc., uruguayos y Peugeot 504, Renault 12 y Fiat 128 argentinos.

Los hombres que suenan incluyen a Bengolea, los tres hnos. Paullier (Groucho, Harpo y Chico...), los hnos. Ameglio, Juan C, Gutiérrez, Paco Mayorga, Cocho López, Pedro Passadore, Barceló, Caldarella, Novara, etc., etc. El escenario será el ya conocido autódromo del Pinar. La Asociación Uruguaya de Volantes, organizadora del evento, cobrará $ 3000 a los socios y 5000 a los no socios, que se devolverán al largar la carrera. Las clases: "A", hasta 1300 cm³ y "B" hasta 2000 cm³.

La carrera durará seis horas, con un cambio obligatorio de piloto. La clasificación —obligatoria— *será el sábado 10 de junio, de 14 a 18 horas; habrá que girar en la oportunidad no menos de 5 vueltas para asegurarse la participación.*

Una serie de facilidades están a disposición de los eventuales participantes: traslado del auto en ferri: 20 % de descuento; acompañantes, 50 %. Pilotos, gratis. Hotel, 50 %. Nafta y aceite, gratis.

LUISITO GROSSI: CO UNA BERLINA

Recientemente entregó Baufer para la construcci de tanques y jaula antivuel en su Fiat Berlina 1600, santafesino Luis Grossi. *"C torcito"* (que ya pasó la bar ra de los 90 kilos) tiene inte ciones de participar con e unidad en la categoría "C" TN y luchar mano a ma con los 504 que por ahora l van las de ganar. Eviden mente Luisito Grossi será u de los hombres de punta a categoría.

PAULONI SE VA PARA ARRIBA...

Norberto Pauloni pidió p supuesto al constructor Ped Campo para la realización

BOCINA

Renolistas usuarios del R-12: agrupados para defender sus intereses.

un SP. Por el momento éstas son todas las tratativas realizadas; de aceptar la cifra exigida por Pedro Campo, pondrán manos a la obra en la construcción del SP.

GILERA ARGENTINA EXPORTA

Dentro de 15 días comenzará la exportación de las primeras 500 unidades de un prototipo Gilera especialmente adaptado al mercado estadounidense.

Este nuevo producto de Gilera Argentina se presentará en USA con el nombre de plan de exportación de 500 "Gina" y será la base de un unidades mensuales.

La conferencia de prensa donde se presentó la nueva máquina contó con la presencia del señor Ivan J. Wagar, editor de la revista "Cycle World".

La moto se exportará totalmente armada excepto el farol delantero y la luz de posición trasera, elementos éstos que deberán estar sujetos a severas normas norteamericanas de señalización.

ANIVERSARIO DE LA AAAS

El pasado 19 de mayo, la Asociación Argentina Automóviles Sport realizó una cena de camaradería para festejar el 14º aniversario de la institución. De paso (cañazo) aprovecharon para hacer entrega de los premios que correspondieron a la exitosa competencia para Fiat 600 —premio Scuderia 80— y para hacer entrega de carnets de socios honorarios del club a dos ex presidentes: el comodoro Ildefonso Durana (ausente, pero representado en la ocasión por el churro de su hija) y Jackie Forrest Greene. El ágape se hizo en el nuevo boliche de Roberto Bebe Pedelaborde "El Rancho Dot", un precioso restaurante ubicado en el aeródromo de Don Torcuato. Entre paréntesis, lugar muy recomendable...

F-4: DEFINITIVAMENTE A 1100 cm3

Para 1973 la F4 tendrá un tope de cilindrada de 1.100

→

en rosario corsa
López Puccio S.R.L. Córdoba 1177 Rosario

RUEDA DEPORTIVA
RENAULT 12
R6 - R4 - 4S

- LLANTA 13x4,5'' - 13x5,5"- 13x6"
- CROMADO CON GARANTIA ESCRITA POR 2 AÑOS
- ESTAMPADAS EN ACERO ESPECIAL
- CROMADA O COMBINADA BLANCO, NEGRO O ALUMINIO
- ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA
- Solicite folletos y muestras
- DESCUENTOS EXTRAS A REVENDEDORES

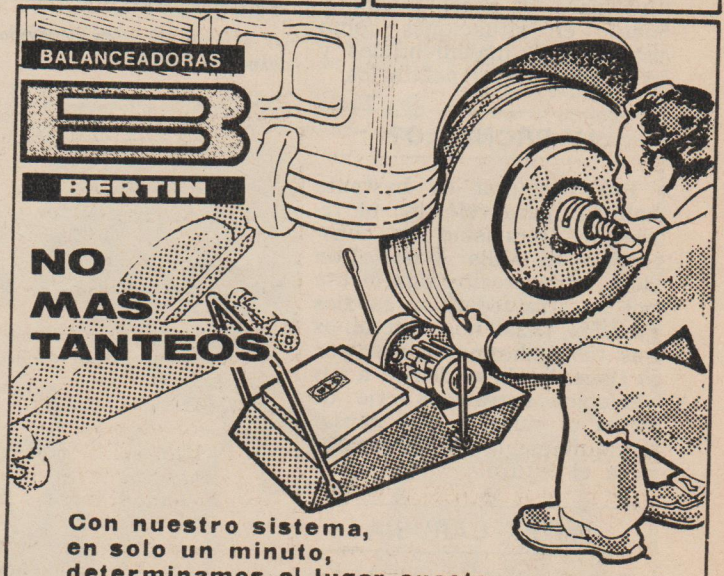
FABRICANTES
roberto travesaro y cía.s.r.l.
CORRIENTES 2248 ROSARIO

NO BUSQUE MAS!
CHAPA-TODO
PARTES DE CARROCERIAS PARA TODAS LAS MARCAS
Puertas - Guardabarros - Capots
Techos Parantes - Molduras
Paragolpes - Rejillas - Aros - Uñas
Opticas, Zócalos, etc.
ENVIOS AL INTERIOR
AV. ALBERDI 267 T.E. 39-5896 Rosario

EXPOSICION PTE. ROCA SRL
REPUESTOS DE CHAPERIA DE AUTOMOVILES

PUERTAS
CAPOTS
GUARDABARROS CARROCERIAS
PTE. ROCA 1581 T.E. 27232
ROSARIO.

BALANCEADORAS
BERTIN



Con nuestro sistema, en solo un minuto, determinamos el lugar exacto y cantidad de peso requerido. Consultenos.

BALANCEADORAS "BERTIN"
PARA AUTOMOVILES, COCHES DEPORTIVOS Y CAMIONES
FABRICANTES V. BOSCH S. A.
SAN JUAN 1750 T.E. 65178 ROSARIO
ZONAS DISPONIBLES PARA AGENTES

TOQUECITOS DE BOCINA

cm³, quedando excluidos los motores con uno o dos árboles a la cabeza. La preparación permitida será similar a la de Turismo Nacional. La medida está originando muchas discusiones en el ambiente, especialmente por parte de los pilotos que en este año han adquirido motores Renault 850 cm³. Podrán correr en 1973 pero en evidente inferioridad de condiciones.

F2 AL PARAGUAY

El 18 de junio incursionará en la República del Paraguay nuestra Fórmula Dos. De común acuerdo con los organizadores de aquel país F.2 Asociados con Raulito Expósito a la cabeza finiquitaron todos los arreglos posibles para la única competencia que integrará la petit temporada de R.2.

NINO FAMA: UN PEQUEÑO DESCARGO

Durante la competencia reservada para F.4 el domingo 21 de mayo en Maggiolo, Antonio *Nino* Famá tuvo una acalorada discusión con el Comisario Deportivo. En la misma, y según versión del Comisario Deportivo, Corsa dijo que Nino Famá al localizar al C. D. *"le tiró el casco a la cara..."* Posteriormente Famá nos aseguró que el casco lo tiró pero al piso. Evidentemente en situaciones como ésta surgen malentendidos y es nuestro deber aclararlos.

¿Y PRONELLO?

Esa pregunta es bastante habitual para referirse al repentino ostracismo del constructor de Villa María. Don Heri se apareció fugazmente por nuestra redacción en días pasados y así nos enteramos que tiene ahora un taller por el Once donde se dedica a sus vehículos fuera de serie de venta al público y a pensar tranquilamente en proyectos para el futuro.

F-1 EX CARUBIA

Rafael Niveiro, uno de los precursores de la categoría F-4, le ha adquirido a Roberto Carubia el F-1 al que le colocará un motor Chevrolet. La planta motriz se la compró a Víctor Hugo Pla. Piensa poder concurrir a la carrera de Las Flores.

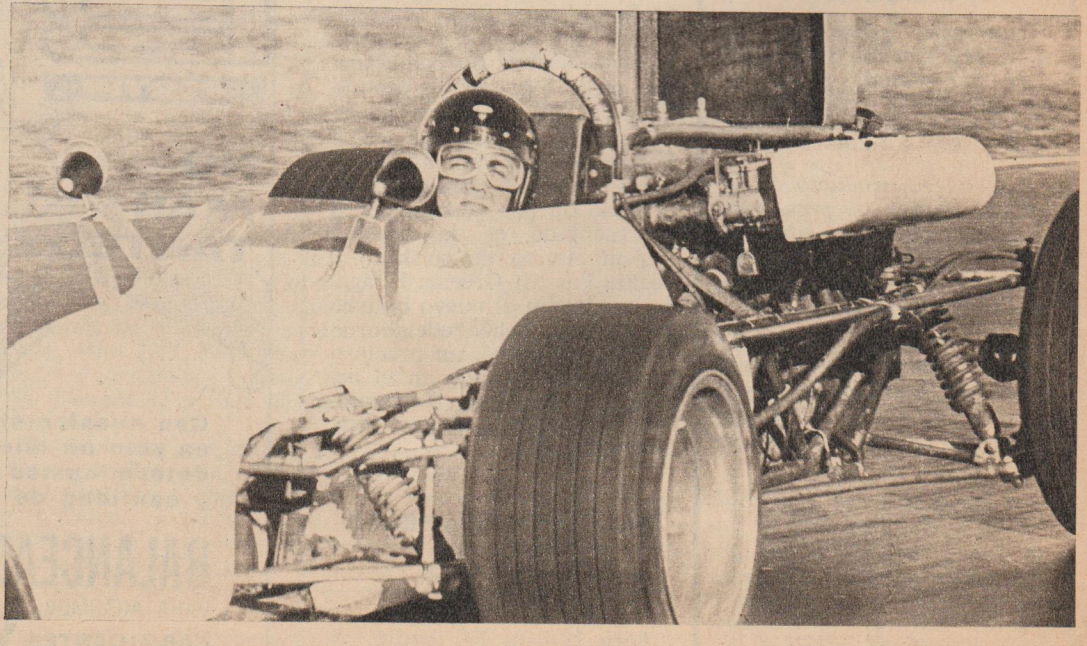
¡Y esto lo vimos en Indianápolis! Pasamos el fono: West WMH 321 - 105 A.

2º RALLY DEL OESTE

La Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally (ACRYR) que nuclea a un importante grupo de adeptos a esas disciplinas, organiza para los próximos días 17 y 18 de junio el 2º Rally del Oeste, *segunda fecha puntable para el Campeonato Argentino de Rally fiscalizado por CADAD. Se disputará para las cuatro clases de autos ("A" hasta 850; "B" hasta 1300; "C" hasta 2000 y D" de más de dos litros) en dos etapas. La* primera *se largará en la ciudad de Córdoba el 17 a las 9 horas, de donde los corredores irán pasando sucesivamente por Alta Gracia, Villa General Belgrano, Río Cuarto, Achiras, Merlo, San Javier, y Las Tapias, para terminar en Mina Clavero 580 kms.*

La segunda etapa *partirá y finalizará en Mina Clavero con pasos por Villa Dolores, Alfonsina, Salsacate, Soto, Milagro, D. Tello, Los Túneles, Taninga y Las Palmas 720 K.*

Las inscripciones se reciben hasta el 8 de junio en la sede de ACRYR, Leandro N. Alem 226, Córdoba, T.E. 78011. En premios estará en juego la jugosa suma de palo y cuarto ($ 12.500 Ley) contando los organizadores con el apoyo del Centro Comercial y Turístico de Mina Clavero. Para informes en Buenos Aires, dirigirse al señor Varela en el teléfono 40-5942.



F-1 de Carubia; a poder de Niveiros.

Realización EDDIE Publicitaria - T. E. 32-1424/7988

FIREP
S.A.C.I. y F.

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA SU **FIAT**

RECUERDE... COMO SIEMPRE LA LINEA MAS COMPLETA, AL MEJOR PRECIO!

AV. J. B. JUSTO 6200 • CAPITAL
T. E. 611-5021
SUCURSAL: AV. DE LOS INCAS 5057 • CAP.
ENVIOS AL INTERIOR

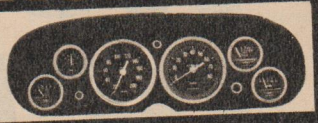
AUTO UNION

SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD PARA SU **DKW**

MECANICA INTEGRAL - CHAPA Y PINTURA
REPUESTOS. **IGNACIO GIRÓ**
UGARTECHE 3283 - T. E. 71-4865 (Alt. Av. LIBERTADOR 2900)

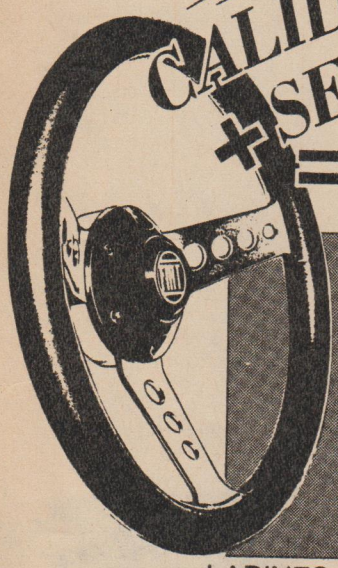
VELOZ - TIGRE

VENTA Y REPARACION DEL INSTRUMENTAL DEL AUTOMOVIL
AUTO RADIO



AV. ROCHA 402 (Esq. Paso) TIGRE
CAPITAL NACIONAL DEL MINI TURISMO
Abierto: Lunes a Sábados de 8 a 20 hs.
Domingos medio día.

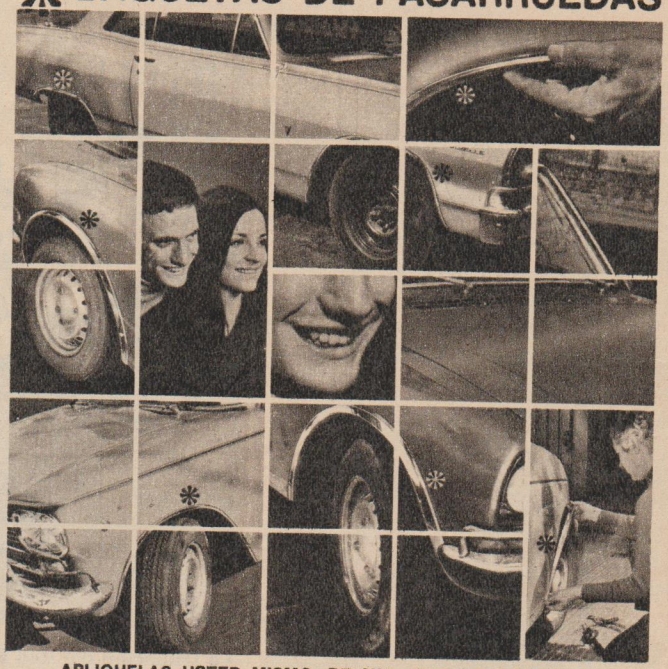
CALIDAD + SEGURIDAD = Sandrini



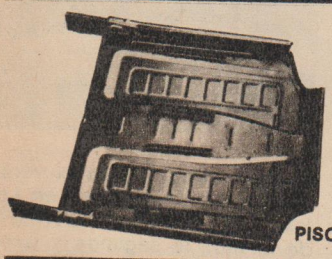
MODERNOS METODOS DE FABRICACION NOS PERMITEN PRESENTAR ESTA LINEA CON MENOR COSTO.
VOLANTE
F 5.000
Fábrica:
BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - T.E. 50-7572
ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 - BS. AS.
ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

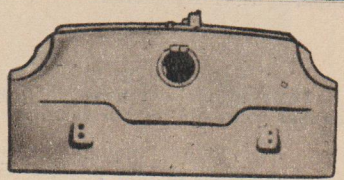
BAGUETAS DE PASARRUEDAS



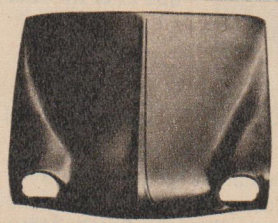
APLIQUELAS USTED MISMO, DE MUY FACIL COLOCACION
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE COCHES Y PICK-UPS
EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO
MOBA FABRICANTES Registro Modelo Industrial Nº 10739



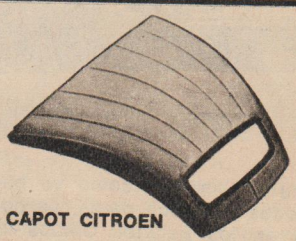
PISO FIAT 600



FRENTE FIAT 600

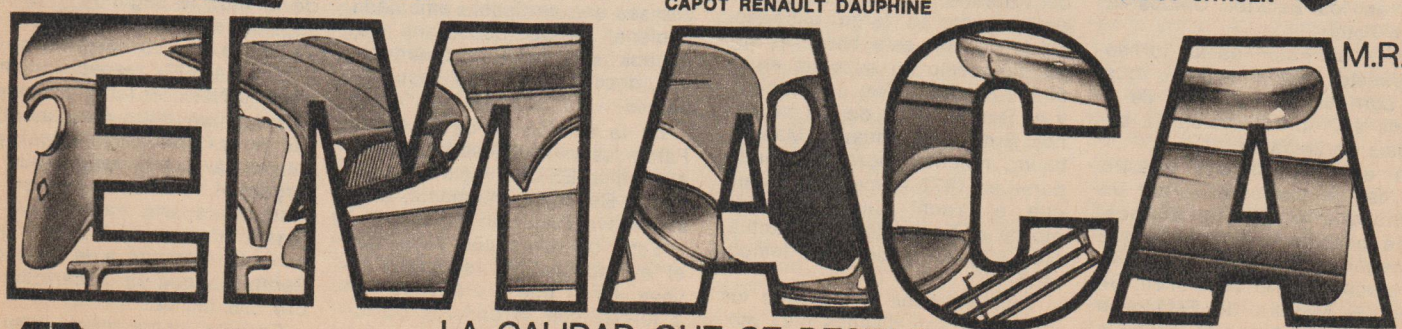


CAPOT RENAULT DAUPHINE



CAPOT CITROEN

EMACA M.R.



LA CALIDAD QUE SE DESTACA

INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES: GRAL. ROCA 3520 (Ex 1040) CIUDADELA NORTE • PCIA. BS, AS. • TEL. 653-1175/8647 • AV. JUAN B. JUSTO 8553 • CAP. FED. • ENVIOS AL INTERIOR

yachting

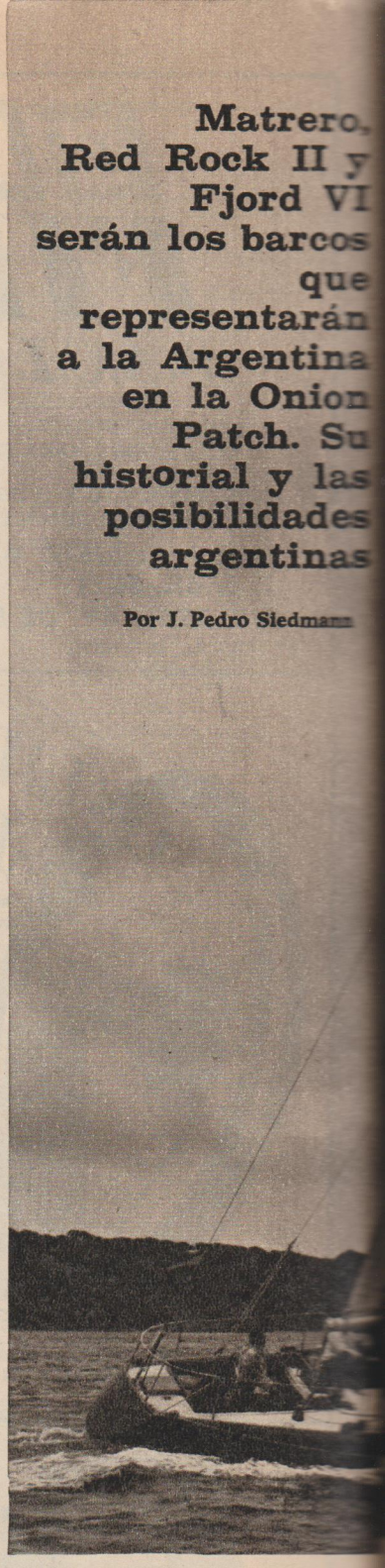
RUMBO A BERMUDA

Matrero, Red Rock II y Fjord VI serán los barcos que representarán a la Argentina en la Onion Patch. Su historial y las posibilidades argentinas

Por J. Pedro Siedmann

La triulación del Red Rock II, de los hermanos Mandelbaum; preparando el barco para las regatas.

El Fjord VI, de Germán Frers, que es el timonel más experto de la delegación.



El Matrero, de Estanislao Kocourek, considerado el 50 pies más veloz del mundo actualmente.

Una vez más, y como se hace todos los años pares, se correrá en los Estados Unidos la Onion Patch.

La Onion Patch es un torneo compuesto por 4 regatas que son corridas por equipos de 3 barcos en representación de cada país participante.

En esta oportunidad nuestro país estará representado por un equipo que merece ser destacado de todas las delegaciones que lo precedieron por la calidad de los barcos que lo componen. Se trata del Matrero de Estanislao Kocourek que tuvo una destacada actuación en la Admiral Cup corrida el año pasado en Inglaterra donde fue considerado el 50 pies más veloz del momento; los restantes dos barcos son gemelos y nos referimos al Fjord VI del veterano Germán Frers (quien además de su larga experiencia logró con este barco el segundo puesto en su serie en la última Bs. As., - Río de Janeiro), y al Red Rock II, de los hermanos Ernesto y Eduardo Mandelbaum, quienes lograron adjudicarse en 1972 la medalla de oro que el Yacht Club Argentino otorga al barco de mejor actuación a lo largo de cada temporada.

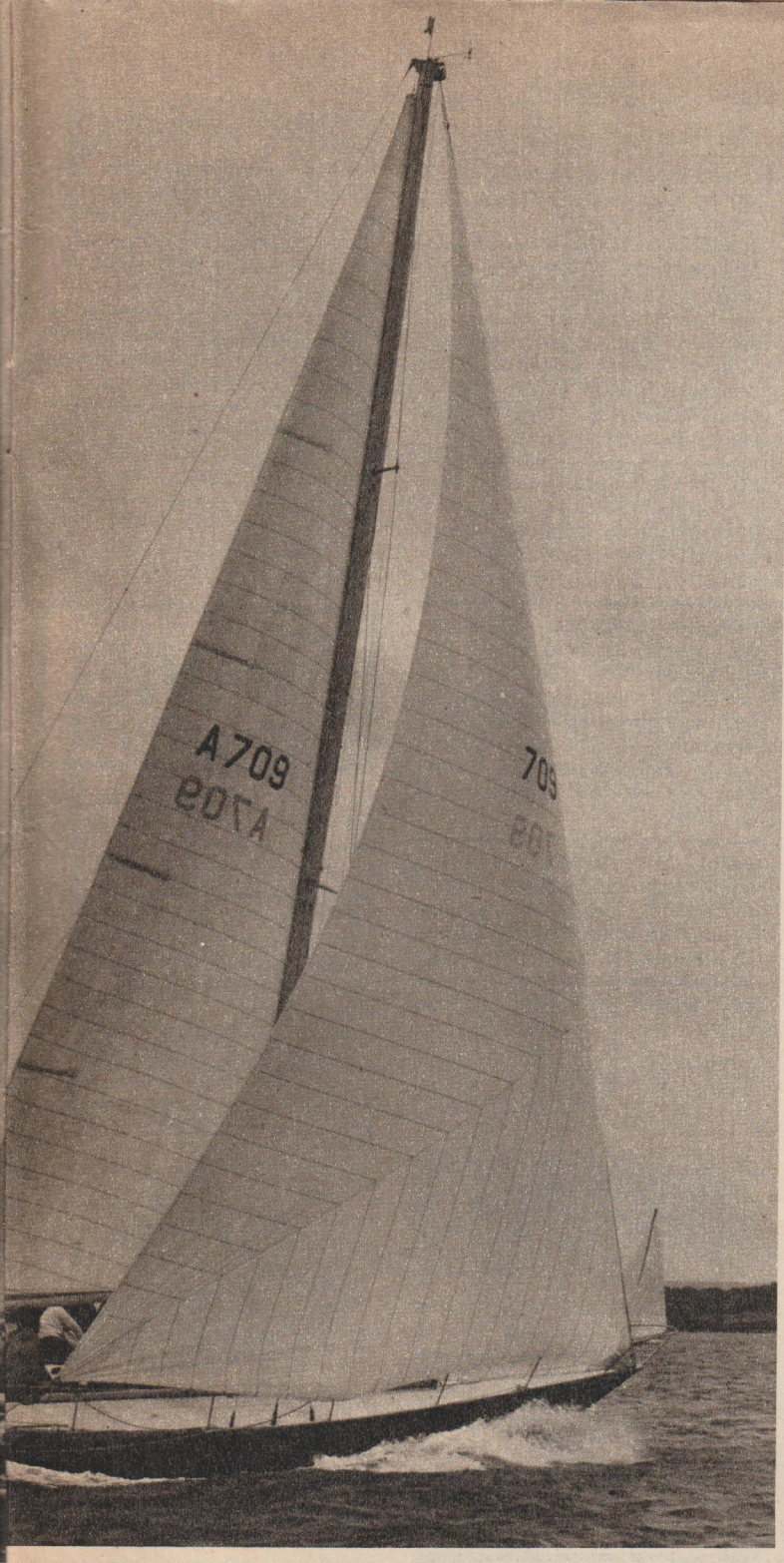
También cabe acotar que los tres yates son diseños muy modernos (a la altura de los más actuales del mundo), del estudio Frers. Todos fueron construidos en el país en plástico reforzado y botados el año pasado. Estas características hacen que nuestra representación del presente año sea una verdadera embajada nacional ya que todos los elementos son netamente argentinos, desde los diseños hasta los barcos.

En la versión 72 de la Onion Patch los países inscriptos son: Argentina, EE.UU., Inglaterra, Canadá, Bermuda, Alemania, Brasil, Nueva Zelandia, Holanda.

Esta circunstancia hace que el evento sea de verdadero relieve, en el que los criollos van a terciar con verdaderas posibilidades de éxito.

Veamos qué regatas son las que componen la Onion Patch. La primera regata es un crucero de 112 millas que se correrá el 9-6-72 entre Oyster Bay, en Long Island (Sound) y Newport (Rhode Island), la segunda y tercera regatas son dos triángulos de 25 millas que se correrán el 12-6-72 y 14-6-72, respectivamente, frente a Newport (el mismo recorrido que se utiliza para las regatas de la Copa del América); por último, la cuarta regata que se largará el 16-6-72, merece un comentario aparte ya que es "la regata" de los veleros de fórmula: nos referimos a la Newport-Bermudas que se desarrolla sobre 685 millas.

En esta última regata intervienen muchos más barcos (aproximadamente unos 200 en el corriente año) que en las otras



LA REPRESENTACION ARGENTINA

El equipo argentino para el año 1972 está integrado por:
JEFE DE EQUIPO:
GERMAN FRERS

Matrero:

Timonel : E. Kocourek
Navegador: C. Duperron
Tripulantes: C. Duperron
J. Petersen
E. Homps
R. Wollenweider
A. Robinson
A. Moyans
E. Pecoraro
M. Costa

Fjord VI:

Timonel : G. Frers
Navegador: C. Iriarte
Tripulante : G. Frers
P. Frers
R. Frers
P. Ferrero
S. Braun
H. Mieres

Red Rock II:

Timonel : E. Mandelbaun
Navegador: H. Domato
Tripulantes: E. Mandelbaun
F. Billoch
F. Pollitzer
M. Imhoff
M. Urban
L. Kopeloff
M. Kessler

RESULTADOS DE LAS REGATAS

El día 21 del corriente el Club Universitario de Buenos Aires hizo disputar en adhesión al Día de la Armada una regata por la disputa del premio "Armada Argentina" para las clases I.O.R., Grumete y Handicap Convencional. La prueba se inició a partir de las 10 horas partiendo del puerto de Núñez y cumpliendo los participantes un recorrido de 26 millas marinas. La largada se realizó con viento del Nordeste de 10 km, actuando como oficial de día el señor Wifredo Santarcángelo e interviniendo más de 40 embarcaciones de las citadas clases. El resultado final fue el siguiente:

CLASE I.O.R.
(ganador de la Clasificación General: "Trampolín II"; timonel: Elías Mousatche)

SERIE C:

1º)	Trampolín II	Elías Mousatche	5h 21m 04s
2º)	Kaku	Lucas Sonnino	5h 24m 47s
3º)	Burbuja	Carlos Molinelli	5h 31m 28s

SERIE D:

1º)	Bries	G. Negroni	5h 30m 10s
2º)	Middy	L. Martínez	6h 54m 55s
3º)	Astarte	Federico Jakob	7h 08m 15s

CLASE GRUMETE

1º)	Derecho Viejo	Oscar Montes	5h 28m 48s
2º)	Onix	Pedro Seybold	5h 45m 31s
3º)	Ventura	J. Zabotinsky	5h 46m 02s
4º)	Carmen	J. De Angelis	5h 48m 24s
5º)	Halcón	T. Borsutzky	5h 49m 19s

CLASE HANDICAP CONVENCIONAL

1º)	Flaming II	H. Tramaglia	4h 56m 39s
2º)	Llovizna	A. Warshower	5h 37m 23s
3º)	Brisa	A. Nordenstahl	6h 44m 31s

tres regatas. Su inscripción se realiza por rigurosa invitación de los organizadores para evitar a los siempre presentes lanceros que se largan a competir con barcos no acordes con la importancia del evento (en el año 70 hubo muchas averías, entre ellas varias desarboladuras).

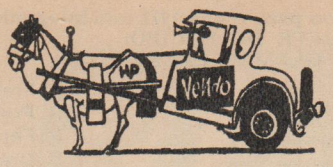
Newport - Bermudas es una regata difícil, especialmente en lo que a navegación se refiere ya que las condiciones de la zona son rigurosas, puesto que el clima es tropical y los chubascos y neblinas son muy frecuentes. Además, la dificultad se agranda con la corriente del golfo que tiene una trayectoria en forma de S que obliga a los navegantes a tratar de cruzarla en la rama ascendente, puesto que de caer en la descendente las chances se achicarían mucho. Para lograr un buen cruce, los navegadores deberán hacer uso del termómetro ya que la mencionada corriente es cálida y tiene una diferencia de temperatura de casi 2 grados con respecto al agua de la zona.

Es de destacar que los navegadores de cada uno de los barcos que nos representarán son de vasta experiencia, ya que en el Matrero irá Carlos Duperrón quien irá por quinta vez a correr Bermudas. En el Red Rock II la navegación estará a cargo de Héctor Domato, quien en dos oportunidades anteriores realizó esta labor, y, finalmente, en el Fjord VI el rumbo lo dará Carlos Iriarte, quien también ya navegó en esta regata en cuatro oportunidades anteriores, siempre con Germán Frers quien ya tuvo varias actuaciones en esas aguas.

Para terminar de dar un panorama más amplio de las posibilidades de los argentinos daremos algunas de las actuaciones anteriores de yahtmen criollos en la Newport-Bermudas.

En 1950 Guillermo Decker logró el primer puesto en la serie "C" con su Fjord III: en 1954 Mauricio de la Fare logró el segundo puesto de la serie "D" y el segundo en la clasificación general, con el Trucha II. En 1966 Curt Steinweg al timón del Nike se colocó 1º en la serie "F" y 2º en la general; también en este año Atilio Porretti al mando del Fortuna se ubicó 1º en la serie "A". También desempeñaron papeles destacados el Fjord V, el Carla, el Cangrejo, el Nora, el Atrevido, el Juana y el Milagro, aunque seguramente lo más importante es el hecho que la Argentina es el único país, con excepción de USA, que logró ganar algunas de las series de esta importante regata.

Considerando todas las circunstancias favorables que hemos enumerado, a CORSA sólo le resta desear los mejores vientos para que la confianza depositada en el equipo argentino sea justificada.



AVISOS corsificados

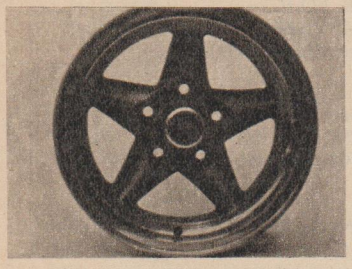
Servicio de avisos clasificados que PARABRISAS CORSA pone a disposición de sus lectores y también de aquellos pecadores que no lo sean, para vender, comprar o permutar: autos de competición, sport, clásicos; nuevos o usados. Además podrán figurar en este mercado persa, accesorios, partes o componentes mecánicos, etcétera.

Extendemos el alcance de este servicio de corsificación al ambiente náutico, es decir, para lanchas, motores y demás chucherías pasadas por agua.

Los interesados en publicar avisos en esta sección deberán concurrir personalmente a la Redacción de PARABRISAS CORSA, L. N. Alem 896, 5º piso, Sección Avisos Corsificados, de lunes a viernes, en horario de 10 a 12 y de 14 a 17. Los avisos recibidos hasta el día jueves, inclusive, serán publicados en el número de la semana siguiente. Se podrán adjuntar con el aviso fotografías del objeto ofrecido, reservándose PARABRISAS CORSA el derecho de publicarlas o no. En caso de hacerse, la inserción de la fotografía será sin cargo.

Los lectores del interior podrán enviar su aviso por correo a PARABRISAS CORSA enviando el importe, en forma de giro postal o bancario, a la orden de EDITORIAL ABRIL S.A.I.C.I.F. y A., L. N. Alem 896, Buenos Aires.

EXPO-RUEDAS atiende a sus amigos en Juan B. Justo 4084, y de paso les vende llantas deportivas —de magnesio y cromadas— accesorios deportivos, volantes especiales, faros de iodo, cónsolas, defensas, fundas



y todos los chiches habidos y por haber. Balanceo y colocación de ruedas también. Recordar EXPO-RUEDAS: Juan B. Justo 4084, Tel. 58-9675.

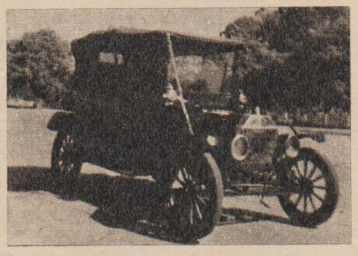
TALLERES CASTRO BARROS. Servicio integral del automotor. Atendido especialmente por Luis A. Sommi, su mecánico amigo. Castro Barros 847, Capital. Tel.: 97-8524. Especialidad en Ford y Chevrolet.

PENIN TIENE LA PAPA... Y la tapa también. Penín, el Mago, abre su Capa y nos muestra la PAPA: Tapas de cilindros, bielas, árboles de levas, botadoras a rodillos, resortes de válvulas, etc., para Chevrolet y Chevy, con motores de calle, de TC o SP. Carburadores Weber y Holley y múltiples especiales de mayor performance para todas las marcas. Néstor Penín, Soler 5617, Capital.

NEUMATICOS RADIALES totalmente en cuotas. Aceptamos usadas o nuevas comunes como parte de pago. Directorio 5512.

LIMITADA 28 vendo sin motor muy liviano. Tratar: Juan F. Pietrani, Acebal, Pcia. Santa Fe.

FORD "T" 1915. Para coleccionistas. Vendo muy buen estado,

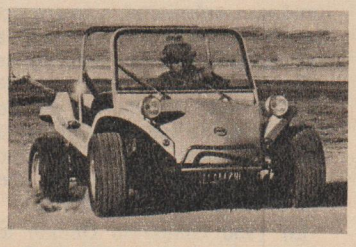


original. Gorriti 876, Rosario, T.E.: 39-3061.

¿LE BAJAS LA ZAPATILLA? Si querés estar siempre en punta, traélo que te lo convierto en un Brabham Stradivarius. ¿No rajás? Traélo igual y te lo dejo suavecito como una paloma. Mario Quaglia, Federico Lacroze 2846, Capital.

VENDO: Chasis con mecánica Porche 1600 completa funcionando, 2 gomas patonas, butacas, instrumental (V.D.O.), listo para montar, carrocería Buggy o Sport. TE.: 49-0364, de 10 a 12 y 15 a 18 horas.

PUELCHE, 1er. Dune Buggy Argentino. Armelo Ud. mismo o



cómprelo terminado a medida. Garbarini Vehículos Especiales. Calle Nº 511 entre 11 y 12, Ringuelet, La Plata.

MOTOR DODGE 1948 vende particular, ocasión. TE.: 783-7525 5147, El Cano 2741 esq. Vidal, Capital.

COMPRO: Embrague DE CARLO 600 (Volante, placa y disco). TE.: 620-2381.

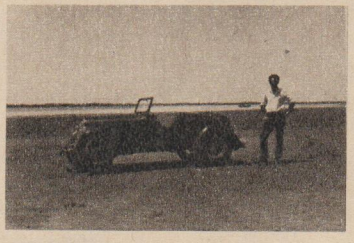
ARBOLES DE LEVAS: Standard, nerviosos, competición. Todas las marcas y categorías, kits especiales, colocación y service. Alberto Crespo Competición: Acassuso 1393, Olivos (altura Maipú 3200), T.E.: 795-9864. (Solicite catálogos).

FORMULA 5. Construcción y venta. También elementos sueltos. Perri Mecánica Deportiva. Sanabria 3167. T.E.: 50-5767. Preguntar por Sr. Eduardo.

BERLINA FIAT 1500 —66— nuevo grupo 2 motor 0 km. 2 Weber horizontales, caja de 5ª, jaula Baufar, tanques, isotorque, instrumental completo, bobina y distribuidor competición, cubiertas 2x, vendo o permuto. Coche Standard. Andrés Baranda 818, Quilmes.

PARA Coleccionistas: Graham Paige 1931, 8 en línea. Recién rectificado, frenos hidráulicos. Vendo. Rolando Stahl, Belgrano 70, Leandro N. Alem (Misiones).

FIAT 508 S. Balilla. 4 cilindros, dos plazas, en buen estado, muy



completo. Ofertas: J. P. López 781, T.E.: 62255, Santa Fe.

F. 4 Tulia 7 óptimo estado, motor y caja Renault, llantas aluminio vendo o permuto. 45-3701 y 80-8625.

VENDO O PERMUTO por coche o camioneta cupé turismo de

carretera motor F 100 especial. Listo para correr turismo o sierra. Hnos. Suárez, Palacios y Malavia, Bánfield.

F. 4 listo para largar. Ver de 9 a 11 horas. Escalada 374, Sarandí.

COMPRO FORD "A" impecable. Oferta con foto a: J. J. O., Malabia 2293, 2º A, Capital.

VENDO Colección Parabrisas Corsa Nros. 49 al 318. Recibe rectificado cigüeñal, camisas, bielas, pistones, tapa, árbol de levas (Cruce 60º), distribuidor, burro, dínamo, tablero, puertas con caja y otros de Renault. TE.: 294-1597.

MATRIMONIO comparte coche Europa. Pueyrredón 587, Ramos Mejía, T.E.: 658-8503.

VENDO chasis Peugeot 202 completo con caja y motor. Sr. Chinal. T.E.: 792-7060.

AUTOS, Camiones y Pick Up 0 km. Entrega inmediata. Amplias facilidades. Unidades usadas

VIEL automotores

amplio stock, variedad de marcas con garantía. Consultar sin compromiso a Héctor De Rosa. Gorostiaga 1636, Capital.

VENDO o permuto: Fomento 2 listo para largar y Fórmula 3 Crespi con caja Sáenz, S/motor. Alonso 390, Baradero, TE.: 8525. Buenos Aires.

¡VIVALO YA! BRINCO. El más fuerte y mejor construido de los buggies, suma ahora otra posibilidad: la de montar

en pocas horas la mecánica, en estructuras armadas, quedando así, listo para rodar. Cavaro S.A. Rodríguez Peña 1165, Villa Progreso (San Martín) TE.: 757-6454.

SEÑOR PEUGEOTISTA: Guillermo Billy le ofrece su dinamómetro electrónico para la perfecta

Guillermo Billy SACIeI

verificación del funcionamiento de su motor sin cargo alguno. Pedir turno en Bartolomé Mitre 3680. T.E.: 88-0031.

La tarifa para la publicación de avisos **corsificados** es la siguiente: **Las primeras 15 palabras, $ 14. El excedente se cobrará a razón de $ 1,10 por palabra.**

CALENDARIO

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO DE CARRETERA

El TC vuelve la semana próxima a la montaña con la carrera que organiza la Asociación Sanjuanina de Volantes.

La carrera se cumplirá sobre un recorrido de dos etapas entre San Juan —Calingasta—San Juan. Tanto la ida como el regreso se disputarán el mismo domingo. El tramo de ida se largará a las 11 horas (salvo modificación) con un intervalo de un minuto entre máquina y máquina y tendrá un desarrollo de 101,400 kilómetros. El regreso, a partir de las 15 horas, recorriendo la misma distancia pero en sentido inverso.

La carrera otorgará puntaje para el Campeonato Argentino y para el Campeonato Argentino de Montaña en la siguiente escala: 24, 15, 9, 6 y 3 puntos del primero al quinto clasificado.

El total de premios a distribuirse entre los mejores clasificados será superior a los siete millones de los ancianos.

FOMENTO

En Rauch, y organizada por el Auto Moto Club de esa localidad, tendrá lugar el domingo próximo la disputa de la cuarta carrera con puntaje para el Campeonato Argentino.

TURISMO NACIONAL

La octava prueba con puntaje para el campeonato de TN que organiza y fiscaliza la Federación Regional Nº 5 tendrá lugar el domingo en Laboulaye. Organiza el Automoto Club Ricardo Rissatti.

TURISMO NACIONAL

En el Autódromo de Concepción se llevará a cabo la segunda carrera con puntaje para el Campeonato que organiza la Federación Regional Nº 9. Habrá pruebas para las clases "B" y "C".

MOTOCICLISMO EN TUCUMAN

El Club Tucumano de Motociclismo hará disputar una interesante competencia denominada "Campeonato de Campeones" en el Autódromo del Parque 9 de Julio en su circuito de 1.750 metros. Las categorías en disputa serán hasta 100, 125 y 175 cm3.

REGULARIDAD

Por el Campeonato Porteño de Regularidad se correrá la tercera prueba el domingo próximo. Para informes, dirigirse al Club Argentino de Regularidad.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT

Entre el sábado y domingo próximo en el clásico circuito de La Sarthe se disputarán las 24 Horas de Le Mans.

FORMULA DOS

En el circuito de Hockenheim en Alemania se correrá una carrera con puntaje para el Campeonato Europeo.

Realización EDDIE Publicitaria, T. E. 32-1424/7989.

sugerencias PARABRISAS CORSA

1er. SUPERMARKET DEL VOLANTE
COLOCACION EN EL ACTO
• Reparación • Nacarados y
• Plastificados
DISTRIBUIDOR DE PALANCA AL PISO V.T.
BUTACAS PARA COMPETICION
LLANTAS DE MAGNESIO
ACCESORIOS DEPORTIVOS
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - Buenos Aires

VERONESI - PIANIGIANI SCA.
FIAT
CONCESIONARIOS
• AUTOMOVILES
• CAMIONES
• REPUESTOS
EMILIO CASTRO 7661 (esq. Gral. PAZ)
T. E. 641-3012/9171 • Capital

AHORA FABRICADAS EN LA ARGENTINA
BALANCEADORAS BERTIN
CON GIRARRUEDAS DE 3 HP
PLATO ADAPTADOR, un solo plato adaptador, para cualquier llanta.
PLATO BALANCEADOR, capaz de captar el lugar exacto donde se debe colocar el contrapeso.
TAMBIEN ELECTRONICAS
VENTAS: SANTIAGO N. DANESI
ALINEADORAS - BALANCEADORAS - CONTRAPESOS
SALCEDO 3586 - T. E. 921-3662 - CAPITAL

RECTIFICACION MOTORCAR
RECAMBIO CIGUEÑALES
CILINDROS - TAPAS
DE CARLO - AUTO UNION
ISARD - CITROEN 2CV Y 3CV
AROS RAMCO - PISTONES MAHLE
ENVIOS AL INTERIOR
CONTRA GIRO POSTAL
FLORENCIO VARELA 1810
SAN JUSTO • T. E. 651-2794

REPUESTOS PARA CITROEN
LINEA COMPLETA
FABRICACION
EXPORTACION
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
Metalúrgica MIGUEL DEVOTO E HIJOS
CENTRAL: RIO DE JANEIRO 781/93 • T. E. 88-6145 y 7224 • CAP.
SUCURSAL: CALLE 60 Nº 1830 • T. E. 59598 • LA PLATA
FABRICA: FLORENCIO VARELA 625/55 • T. E. 750-1754 • BARRIO PARQUE CASEROS

LATEX CON SILICONA HUMEDO
ALGO DISTINTO
ENVASES DE 1 y 3 UNIDADES
EN KIOSCOS Y FARMACIAS DE TODO EL PAIS

PEUGEOT
Je t'aime
LAFAYETTE S.A.C.I.Y.
REPUESTOS LEGITIMOS
STOCK COMPLETO
Av. La Plata 1914 - CAPITAL
Tel. 922-6377 - 92-8405

IMPUESTA ADOPTELA YA...
APRIETE
BOTON DE DESCARGA
EVITE EL PELIGRO DE GRAVES QUEMADURAS
NAP®
TAPA TERMOSTATICA CON VALVULA, PARA SU SEGURIDAD
UNICA - 2 AÑOS DE GARANTIA
SOLICITELA A SU PROVEEDOR

PALANCA AL PISO
PARA TODAS LAS MARCAS
COLOCACION EN EL ACTO
ENVIOS AL INTERIOR
ESTAMPA M.R.
ESTAMPA LTDA. SRL.
Carrasco 267 - 67-8106

Parabrisas CORSA

correo

ESTRELLITAS DE CINCO PUNTAS

de Luis Calderón, Capital.

Estimados CORSAs: (....) y les quiero hacer, también, unas pocas preguntitas:

1) ¿Con un Fiat 128 IAVA se podría competir en la clase "B" de Turismo Nacional?

R) No, porque el reglamento exige que de dicho auto se produzcan por lo menos mil unidades en el término de un año, lo que todavía no fue alcanzado por el IAVA. De todos modos, entendemos que es idea de Fiat que eso suceda en un futuro no muy lejano. Las buenas cifras de venta de este autito, acercan el momento de su debut en TN.

2) ¿Cuál es el precio de la Cupé Dodge Polara?

R) El básico —hablando de la cupé seis cilindros— es de $ 30.160. Como opcionales existe el "equipo de confort" que incluye tablero acolchado, luces de retroceso, lavaparabrisas, calefactor, alfombras de lana y bocina dual, lo que incrementa el precio original en $ 94 más. Por la radio habrá que desembolsar $ 495.—, y por los frenos a disco delanteros y barra antirrolido $ 650. Lo que equivale a decir que con toda la "biaba" puesta, la cupé Polara sale $ 32.245.— o dicho de otra forma palo-tres-y-monedas.

3) ¿Van a hacer el test de la Cupé Polara?

R) En eso estamos.

4) ¿Hay actualmente alguna cupé Dodge GTX que traiga el motor Slant Six en vez del V-8?

R) No. En un principio sí la había, pero fue discontinuada.

UN TC PARA CHIVILCOY

de Corsas Chivilcoyanos, (varias firmas), Chivilcoy, Buenos Aires.

Señores: de más está decir que la presente fue redactada por un grupo de corsaiolos de ley. La misma tiene por objeto que por vuestro intermedio, y siempre que se publique, llamar la atención a un hecho que nos toca muy de cerca a los nativos y habitantes de Chivilcoy. Y recurrimos a esta "carta abierta" para llegar a todos los empresarios e industriales de esta ciudad.

Mucha gente que no es de Chivilcoy se pregunta: ¿qué pasa que en Chivilcoy no hay un TC que lo represente? Un TC que por lo menos figure en alguna parte, que sea nombrado en audiciones radiales y publicado en revistas y diarios promocionando positivamente a la ciudad toda. ¿O no tenemos acaso suficientes industrias y comercios para que puedan apoyar a un corredor local?

Hay grandes firmas, sí, que patrocinan carreras y audiciones deportivas lo cual nos parece interesantísimo, pero también sería lógico que ayudaran a algún corredor local para orgullo de piloto y pueblo, que así participaría activamente en las clásicas carreras de TC. Actualmente Chivilcoy "suena" exclusivamente cuando realiza su carrera y luego mutis por un año. Esa carrera se realiza gracias a la buena voluntad de un núcleo de apasionados que son apoyados por industrias y comercios ¿por qué esos mismos grupos no apoyan durante todo el año al Auto Club Chivilcoy, para que éste gestione la compra de un TC para un piloto local?

Dejamos en manos de quienes puedan hacer algo por Chivilcoy y el automovilismo nuestra inquietud y a ustedes les agradecemos la posibilidad de manifestarnos por intermedio de CORSA.

EL CASO DEL OCASO

de Carlos Alfredo Alvarez, Pergamino, provincia de Bs. As.

Amigos: esta es una pequeña gran crítica. Espero sepan disimular mi posición, como ya habrán sabido hacerlo con los lectores que como yo "dan palos" a los puntos de vista de los periodistas que integran el staff de redacción. Ojo. Yo no intento ni por las tapas "bajarle la caña" al periodista en sí, sino a su punto de vista, que como el de cualquier ser humano tiene su punto tocable.

Voy al grano. Estoy en completo desacuerdo con la nota publicada en el Nº 316 bajo bajo el título "El Ocaso del Grupo 2", por todas las tintas que le carga a la gente que trabaja en esta categoría y está obligada a recibir, gratuitamente, la agresividad periodística del redactor Carlos Neira que fue quien cubrió la carrera corrida en Las Rosas por el Premio Provincia de Santa Fe.

En el arranque, Neira se equivoca al decir que la carrera no puede catalogarse como dura, en el ítem donde desparrama críticas a la gran cantidad de abandonos sufridos. Si él hubiera recorrido el circuito, se habría dado cuenta de la cantidad de asperezas que presentó el camino (e inclusive nosotros hubiéramos visto pasar el coche de CORSA por Colonia Belgrano, donde nos plantamos como auxilio de un Renault pergaminense).

Claro que Neira tampoco hubiera precisado recorrer la ruta para enterarse de que era bastante peliaguda, porque la hoja de ruta indicaba claramente el montón de lomos de burro que despedazaron a los coches en los tramos de tierra. Pero ese no fue el principal error de la nota en cuestión, ni el único.

Habla bien (hay que reconocerlo) de la buena cantidad de inscriptos, pero se las arregla en un par de líneas para quedar bien con el medio centenar de corredores que fueron, y después puntualiza que "sin embargo no fueron suficientes para hacer una buena carrera". Se olvidó —está muy claro— que en Grupo 2 el ganador se llevó como máximo 80.000 pesos de los viejos y encima no agregó (entre líneas, como los verdaderos periodistas meticulosos) que en Sport Prototipos (una especialidad bastante promocionada por ustedes, ¿intereses de por medio, quizá?) el que sube al podio se alza con un millón de pesos. Sin embargo ustedes les dan con todo a la pobreza.

Y esto no es todo. Me quedan otras cosas en el tintero. Preguntas, por ejemplo. ¿Por qué baten el parche con el Turismo Nacional? ¿Quién les dijo que es la categoría con más futuro? ¿Porqué hablan del ocaso del Grupo 2 de Turismo si además de las 11 carreras programadas por la Federación Nº 4, la Asociación Argentina de Volantes tiene pedidas nueve fechas? Hay varias preguntas más, pero ¿para qué? Si a lo mejor, con éstas —planteadas con bastante rabia— la carta va derechito al tacho de basura. De todos modos gracias por leerla.

R) Cuando alguien quiere a alguna cosa, como se desprende que usted quiere al Grupo 2, duele que le hablen mal de ella. Por eso creemos que a su carta le falta objetividad. Usted dice que el periodista que cubrió la susodicha carrera no recorrió el camino. Y sí lo hizo, pero antes de la carrera. Comprobó —al menos en su opinión— que el recorrido no era duro. Esto en comparación con cualquier carrera de tierra lógica —sin ir más lejos podemos calificar de recorrido duro a Capilla, o al cruce de la Pampa de Achala, o a alguna etapa del GP Patagónico, etc.—. Además los promedios establecidos en la etapa, hablan por sí solos (Olivieri-Fiat 1600: 183,316 en la etapa cuestionada por usted).

De los otros supuestos errores atribuidos por usted a nuestro poco meticuloso enviado, no surgen contradicciones con lo escrito en esa nota. No desconocemos que los premios en G 2 sean actualmente bajísimos, lo que indica que hay poco interés por esa categoría. "Batimos el parche" en cambio por Turismo Nacional y las causas están a la vista: muchos inscriptos, excelentes índices de arribos y lucha encarnizada por los primeros puestos (ver notas Vuelta de la Manzana, 26 Horas, Capilla del Monte, etc.). En cuanto a SP, venimos "bajándole la caña" para usar una expresión suya, desde hace un año y aunque le parezca mentira no nos pagan ni un peso por eso. Y por último, que haya programadas carreras de G 2 no significa nada. También las hay programadas de SP pero al parecer la categoría no cuenta con sus simpatías.

Lo saludamos con toda nuestra consideración.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 965.704 | IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Usted encontrará esta caja en todo el mundo

SKF

ECONOMIA CON RODAMIENTOS DE CALIDAD

Bárbaro.

Diseño '72 & Calidad Grimoldi.

Florida 251 y 834 - Suipacha 121 - Rivadavia 6782 y 11416 - Cabildo 2162 - Av. Santa Fe 1680 - Callao 52 - Boedo 832 - San Juan 2334 - Av. Alvear 42, Martínez - 9 de Julio 12 Lanús - Uruguay 66, San Martín - Calle 47 N° 632, La Plata - Rivadavia 160, Quilmes - Laprida 388, Lomas de Zamora - San Martín 376, Luján - San Nicolás 641, Pergamino - San Martín 2228, Santa Fe - San Martín 1374, Mendoza - O'Higgins 83, Bahía Blanca - San Martín 2544, Mar del Plata - Córdoba 1067, Rosario - 9 de Julio 32, Córdoba - Muñecas 118, Tucumán - Mitre 143, Salta - Rivadavia 120 E, San Juan - **LOCALES CONCESIONARIOS:** La Rioja 2138, Parque Patricios - Av. de Mayo 125, Ramos Mejía - Av. San Martín 2367, Paternal - Av. Ignacio Arieta 3160, San Justo - Av. Alberdi Mataderos - Triunvirato 4618, Villa Urquiza ... y en las mejores zapaterías del país.

Grimoldi

la marca del medio